Nr 3

Felieton—
KARBURATOR WPADŁ w RADIATOR
Witold Rychter

Za KIEROWNICĄ

PIERWSZE POLSKIE PISMO KIEROWCY SAMOCHODOWEGO I MOTOCYKLISTY

W NUMERZE:

- XXXI ROCZNICA ARMII RADZIECKIEJ
- BUDUJEMY STACJE OBSŁUGI
- JUBILEUSZOWY DZIEŃ Z. Z. T.
- AMORTYZATORY „CITROENA“
- A — B — C MOTOCYKLISTY

ROK DRUGI
WARSZAWA
1. III. 1949
CENA 25 ZŁ.

KONSERWACJA SAMOCHODU
PODSTAWĄ WYKONANIA
PLANU OSZCZĘDNOŚCIOWEGO MOTORYZACJI

Plan sześcioletni to założenie trwałego fundamentu pod socjalizm w Polsce.

Dla nas — kierowców, — plan sześcioletni, to zarazem założenie podwaliny pod wspaniały rozwój motoryzacji. Oszczędnie rzucone na historycznym Kongresie Zjednoczeniowym przez ministra Minca cyfry, już dzisiaj pozwalają nam uzmysłowić sobie stanowisko, jakie zajmie w najbliższym czasie motoryzacja w gospodarczym życiu kraju.

Dobrobyt gospodarczy powstaje jednakże tylko wielkim wysiłkiem — wysiłkiem całego ludu pracującego. Wspaniała walka i praca radzieckiej klasy robotniczej przyniosła w wyniku samochodowe fabryki-giganty Zakłady im. Stalina, Mołotowa i inne. Oszczędna eksploatacja i należyta troska kierowcy radzieckiego o samochód dała w efekcie miliardowe oszczędności, które pozwoliły na dalszą rozbudowę przemysłu motoryzacyjnego, na wypuszczenie na rynek nowych doskonałych, typów samochodów i motocykli, wysuwając Związek Radziecki na pierwszą potęgę motoryzacyjną świata.

My stoimy dziś również u progu wielkiego, ogólnonarodowego wysiłku, u progu planu sześcioletniego. Zadaniem każdego, świadomego kierowcy jest obecnie wzmożenie własnego, indywidualnego wysiłku. Dorównanie towarzyszom z kopalni, hut i fabryk w ich pracy, kładącej podstawy pod nowy, szczęśliwy ustrój socjalny, w którym zniknie wyzysk człowieka przez człowieka.

Obowiązkiem naszym jest skierowanie wysiłków celowo i racjonalnie po najwłaściwszej, przynoszącej najpoważniejsze rezultaty linii. Linią tą zaś jest w naszych warunkach dbałość o należytą konserwację i oszczędną eksploatację powierzonych nam samochodów.

Każdy z nas zdaje sobie doskonale sprawę, jak duże wartości spoczywają w jego ręku. Ale czy nie zapominamy często, że jesteśmy gospodarzami wielkiego, ogólnonarodowego majątku? Niestety— tak. O ile pokonaliśmy już inne niedociągnięcia, naszą słabą stroną jest przeważnie do dziś jeszcze konserwacja samochodu. U wielu wynika ona z niezrozumienia zasadniczej zmiany stosunków powodującej, że samochód nie jest już jedynie środkiem wyżywania się sanacyjnych snobów i kapitalistycznych zysków, lecz stanowi niezwykle ważny czynnik w gospodarczym życiu państwa. U innych znów przyczyną jest okupacyjna pozostałość — niedbalstwo, którego dotąd nie zdołali przezwyciężyć. „Szoferackie“ nawyki, „gaz do deski“, ostre hamowanie, byle szybciej do domu. Wóz zaś do garażu i co mnie obchodzi, — przecież nie mój. Istnieje wreszcie trzecia kategoria kierowców, szczególnie w instytucjach i przedsiębiorstwach posiadających po kilka tylko samochodów, którym ciężkie warunki, w szczególności zaś brak stacji obsługi utrudniał przeprowadzenie regularnej konserwacji, stanowiącej podstawę wszelkiej oszczędności w naszym dziale pracy.

Pierwsze dwie kategorie kierowców, powoli, lecz stale zanikają. Likwiduje je życie. Likwidujemy je my sami, dając dobry przykład, udzielając młodszym i mniej doświadczonym porad i wskazówek. Ci zaś, którzy nie rozumieją zadań motoryzacji w okresie wykonywania planu sześcioletniego, nie zrozumieją konieczności jak najdalej posuniętej oszczędności, dającej podstawę rozwoju naszego własnego przemysłu samochodowego, stracą prawo do noszenia zaszczytnego dziś tytułu „kierowca“, tytułu, obrazującego świadomego obywatela, odpowiedzialnego za życie ludzkie, bądź cenne towary. Za wielotysięczne wartości powierzone jego pieczy.

Równocześnie państwo, dbając o ułatwienie nam wykonywania obowiązków tworzy poprzez „Motozbyt“ sieć stacji obsługi, które zlikwidują istniejące tu i tam trudności w regularnym przeprowadzaniu prac konserwacyjnych.

Musimy bowiem wprowadzić w życie planowanie konserwacji, które dotąd poza wojskiem, gdzie zagadnienie to stoi już na należytym poziomie, pozostawia dużo do życzenia. Nie może być dziś kierowcy, który nie posiadałby planu okresowych przeglądów swego wozu.

Podstawą racjonalnej, przynoszącej oszczędność konserwacji jest regularność. Tam, gdzie nie ma kierownika wydziału transportu, którego obowiązkiem jest dbałość o regularność konserwacji, — musimy zadanie to przejąć na siebie.

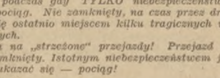
Powstanie stacji obsług i przejęcie przez nie większości prac konserwacyjnych nie zwalnia nas jednakże od obowiązku codziennej konserwacji. Wprost przeciwnie, jeszcze go wzmaga. Pełnym uzupełnieniem okresowego przeglądu jest codzienny przegląd przed wyjazdem i po powrocie. Jedynie połączenie codziennych prac konserwacyjnych, wykonywanych przez nas samych, z regularnymi przeglądami okresowymi na stacjach obsługi stanie się rękojmią przedłużenia życia naszych samochodów, wielomilionowych oszczędności na częściach zamiennych i pracy warsztatowej, przynosząc w efekcie wypełnienie naszego planu oszczędnościowego.

Z. Wilamowski.



Coraz bardziej nowoczesne autobusy spotykamy na naszych liniach komunikacyjnych. Dwa ostatnie nabytki PKS-u prezentują nie tylko piękną linię, ale przede wszystkim wysoki poziom techniczny. U góry: skarosowany w Mielcu Leyland wyrusza ze swojej bazy w Warszawie. Poniżej: szwedzki Volvo w swej codziennej pracy — na trasie Kraków — Zakopane

Po serii wypadków na przejazdach kolejowych.



Przejazd „strzeżony“ jest bardziej niebezpieczny niż przejazd otwarty. Często bowiem szlaban skierowuje na siebie całą uwagę kierowcy, podczas gdy TYLKO niebezpieczeństwem jest przejeżdżający pociąg. Nie zamknięty, na czas przez dróżnika przejazd stał się ostatnio miejscem kilku tragicznych wypadków samochodowych.

Kierowcy uwaga na „strzeżone“ przejazdy! Przejazd nie zawsze może być zamknięty. Istotnym niebezpieczeństwem jest — mogący właśnie ukazać się — pociąg!

I-sza ROCZNICA „SP"

14 motorowych ośrodków szkoleniowych
2000 pełnowartościowych kierowców
300 wyszkolonych traktorzystów

— oto plon I-go roku Powszechnej Organizacji „Służba Polsce".

24 lutego mija I-sza rocznica powołania dekretem rządu P. O. „Służba Polsce". W pracy nad odbudową i rozbudową naszej gospodarki narodowej, w wyszkoleniu ideologicznym i zawodowym, junackie hufce „SP" dały przykład całkowitego oddania sił Polsce Ludowej.

W dziedzinie motoryzacji, tak ważnej w okresie odbudowy i wzrostu uprzemysłowienia, kwestia szkolenia nowych kadr kierowców i traktorzystów została przez P. O. „SP" potraktowana z największą troskliwością.

Dziś czynnych jest już 14 ośrodków PW-mot. Stworzono 14, doskonale wyposażonych w sprzęt, szkół kierowców, które w 1-ym turnusie ukończyło około 2 000 junaków. O poziomie kursów niech świadczy fakt że np. w woj. gdańskim ze 170 junaków, którzy stanęli do egzaminu, odpadło tylko 6%. Jest to cyfra wyjątkowo niska, gdyż procent nie zdających z innych szkół samochodowych sięga do 20.

Rozwój mechanizacji rolnictwa postawił przed „SP" wielkie zadania wyszkolenia traktorzystów. Ukończony w Lublińcu pierwszy turnus dał 300 junaków, którzy stanęli już do pracy w majątkach państwowych.

Szkolenie w „SP" daje junakom nie tylko znajomość samochodu czy traktoru, ale dzięki opanowaniu tej gałęzi wiedzy technicznej tworzy z nich pełnowartościowych kierowców, umiejących oszczędnie eksploatować powierzony im sprzęt. Równolegle z wyszkoleniem zawodowym idzie wychowanie ideologiczne, przez wpajanie uświadomienia obywatelskiego u junaków. Opuszczający szkołę junacy są w pełni przygotowani do czekających ich zadań, jako kierowcy w transporcie, będącym dziś jedną z podstawowych gałęzi naszej gospodarki.

Dalszy rozwój szkolenia zapewniony jest dzięki wspólnemu wysiłkowi dowództwa „SP", kadry instruktorskiej i Wojska Polskiego, idącego z jaknajszerszą pomocą junakom. — Wkłady czynione przez wojsko sowicie będą mu zwrócone, gdyż w chwili poboru szeregi armii zasilą młodzi wyszkoleni junacy.

(K.W.Z.)

Spotkanie naukowców z kierowcami „Stutysięcznikami"

W Centralnym Klubie Kierowców w Moskwie odbyło się spotkanie między przodownikami pracy — kierowcami, którzy osiągnęli przebieg międzyremontowy 100 000 km i więcej, a inżynierami i technikami przedsiębiorstw transportowych, profesorami motoryzacyjnych katedr uniwersyteckich, akademii wojskowych, dyrektorami przedsiębiorstw samochodowych, pracownikami naukowymi doświadczalnych stacji samochodowych.

Słowo wstępne wygłosił akademik Czudakow (słynny konstruktor samochodowy, autor książek „Obliczenie elementów samochodu", „Teoria motocykla" i innych. Od Red.).

Podkreślając niesłychanie szybki, niemożliwy do osiągnięcia w państwie kapitalistycznym rozwój produkcji samochodów w Związku Radzieckim, których ilość przed rozpoczęciem wojny przekraczała już milion sztuk.

Akademik Czudakow podkreślił olbrzymie znaczenie ruchu kierowców „stutysięczników", którzy dali przykład wzorowej eksploatacji, wprowadzając w życie nowy typ kierowcy transportu samochodowego. Akademik Czudakow obiecał kierowcom najdalej idącą pomoc pracowników nauki w dziedzinie objaśnienia prawideł dobrej eksploatacji, nowych powojennych samochodów radzieckich.

Z kolei przemawiał Dyrektor Centralnego Samochodowego Instytutu Badawczego, po czym głos zabrali kierowcy.

Kierowca M. Galinow z pierwszej „Autobazy" Moskiewskiego Urzędu dla transportu towarowego, zakomunikował zebranym, że kierowcy „stutysięcznicy" jego bazy zaoszczędzili państwu w ciągu br. na naprawach głównych sumę 128.000 rubli.

Kierowcy „stutysięcznicy" parku autobusowego Moskwy zaoszczędzili na naprawach w ciągu roku 1948 sumę 727.000 rubli.

Wszyscy kierowcy podzielili się z zebranymi doświadczeniami eksploatacyjnymi. Wykazali, że podstawą osiągniętych wyników był dokładny codzienny przegląd samochodu, jak i ścisłe przestrzeganie prawideł eksploatacji w okresie docierania, który decyduje o „długowieczności samochodu".

(W następnym numerze naszego pisma ukaże się artykuł o masowym ruchu kierowców - stutysięczników. Ruch, który dzięki socjalistycznemu podejściu do pracy, przyniósł Związkowi Radzieckiemu miliony rubli oszczędności, a kierowcom olbrzymią poprawę warunków materialnych).

Polska i Świat zza kierownicy

Budujemy Stacje Obsługi Samochodowej

Zagadnienie stacji obsług, będących warunkiem racjonalnej eksploatacji samochodów, było w sanacyjnej Polsce całkowicie zaniedbane. Zagraniczny kapitał, dostawca samochodów, w cichym porozumieniu z rodzimymi kapitalistami hamował wszelkimi środkami rozwój konserwacji, dążąc do sprzedawania Polsce jaknajwiększej ilości gotowych wyrobów. Rząd sanacyjny, idący na pasku swych zagranicznych mocodawców, nie rozwijał sieci stacji obsług, przyczyniając się tym do katastrofalnego stanu naszej motoryzacji. Rabunkowa gospodarka hitlerowców i zniszczenia wojenne dokonały reszty.

W pierwszych miesiącach po zakończeniu wojny musieliśmy się ograniczyć zatem do drobnej ilości małych warsztatów i prymitywnych stacji obsług. Wiele instytucji i przedsiębiorstw stworzyło w między czasie własne stacje obsługi i warsztaty naprawcze. Obecnie poza wojskiem i MBP posiadają własne stacje prawie wszystkie duże przedsiębiorstwa transportowe.

Większość jednak samochodów skupiona w instytucjach, fabrykach, zakładach posiadających po kilka i kilkanaście samochodów, natrafiała na znaczne trudności w przeprowadzaniu regularnych prac konserwacyjnych, stanowiących podstawę oszczędnej eksploatacji.

Powiększenie ilości stacji obsług, odpowiednie ich wyposażenie i racjonalne rozmieszczenie w terenie stało się, w okresie wzmożonego wysiłku oszczędnościowego, zasadniczym zagadnieniem, którego rozwiązanie zostało zlecone przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu Centrali Handlowej Przemysłu Motoryzacyjnego „Motozbyt". Do organizacji stacji obsług przystąpił „Motozbyt" już w listopadzie ub. roku.

Stacje Obsługi Samochodowej powstają w pierwszym rzędzie na głównych szlakach komunikacyjnych i dużych bądź też silnie uprzemysłowionych miastach jak: Warszawa, Gdańsk, Toruń, Mysłowice itp. W dalszych etapach organizacyjnych przewidziane jest powstanie szeroko rozgałęzionej sieci stacji obsług poza zasadniczymi szlakami komunikacyjnymi.

Stacje obsługi samochodowej dzielą się na trzy klasy.

Stacje obsługi trzeciej klasy wykonywać będą najprostsze czynności jak: mycie, uzupełnianie materiałów pędnych i smarów, smarowanie, drobne naprawy ogumienia, regulacje pojedyńczych zespołów itp.

Stacje 2-ej klasy oprócz czynności wyżej wymienionych dokonywać będą napraw w szerszym zakresie.

Zakres działania stacji 1-ej klasy będzie jeszcze wyższy. Zaopatrzone we wszystkie urządzenia techniczne będą mogły one wykonywać niektóre naprawy średnie (w pierwszym rzędzie osobówek Skoda i Fiat).

Do każdej stacji przydzielony będzie ponadto jeden samochód ratowniczy do lotnej pomocy na drogach.

Zasadniczą czynnością Stacji Obsługi Samochodów będzie dokonywanie przeglądów gwarancyjnych i okresowych. W związku z tym, kierownicy poszczególnych stacji zawierać będą umowy z instytucjami na stałą konserwację, zapewniając sobie w ten sposób równomierny ruch wozów na stacji.

Pierwszeństwo w korzystaniu ze stacji obsługi samochodowej będą miały wszystkie instytucje i zakłady jak: fabryki, kopalnie, huty, zjednoczenia itp. podległe Ministerstwu Przemysłu i Handlu.

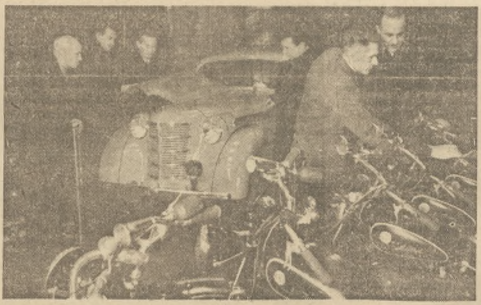
Początek wielkiej akcji konserwacyjnej został zrobiony. 8 Stacji Obsługi Samochodowej jest już czynnych, a organizacja dalszych postępuje szybko naprzód.

Dzięki akcji Ministerstwa Przemysłu i Handlu motoryzacja nasza uzyskała podstawy racjonalnego rozwoju, jakie daje istnienie gęstej sieci stacji obsług. Kierowcy zaś i warsztatowcy pełną możliwość jeszcze intensywniejszego wzięcia udziału w walce całego narodu o oszczędność.

(W. Z.)

Radzieckie traktory dla polskiej wsi

RZESZÓW (PAP) — Do Warsztatów Rejonowych TOR w Przemyślu przybyło do rozdziału na poszczególne stacje 50 traktorów radzieckich, przeznaczonych do likwidacji odłogów w powiecie przemyskim. Pierwszą partię składającą się z dziesięciu traktorów, skierowano do zespołu Państwowych Nieruchomości Ziemskich w Stubnie, następnych dziesięć traktorów przeznaczono do PNZ w Narolu. Pozostałe traktory rozprowadzone zostaną po innych wsiach powiatu przemyskiego.



Sprzedaż samochodów osobowych i motocykli została uruchomiona we wszystkich większych miastach Związku Radzieckiego na warunkach dostępnych dla szerokich warstw ludności pracującej

Nowy Leyland na trasie

Autobus typu „Leyland" kursujący obecnie na trasie Warszawa — Leszno odbywa swój okres próbny. Karoseria jego wykonana całkowicie w kraju jest konstrukcji inż. Stanisława Panczakiewicza i jego współpracowników inż. inż. Raczka i Siemińskiego.

Wykończenie zewnętrzne autobusu stoi na bardzo wysokim poziomie, a wnętrze przystosowane zostało do krajowych warunków komunikacyjnych. Wnętrze wozu ogrzewane jest za pomocą powietrza wchłanianego przez wentylator i podgrzewanego w specjalnym grzejniku przez gazy spalinowe. Otwory wentylacyjne są umieszczone wzdłuż całej długości pomieszczenia pasażerskiego przystosowanego do przewozu 46 osób. Szybkość wozu dochodzi do 65 km na godz.

Spostrzeżone w czasie pracy na najgorszych drogach braki będą usunięte w dalszej produkcji, którą prowadzą Państwowe Zakłady w Mielcu (KWZ).

Minister przeciwko ulicznym wyścigom

Francuski minister spraw wewnętrznych zawiadomił prezesa Automobilklubu Francji, iż nie udzieli zezwolenia na urządzanie ani samochodowych, ani motocyklowych wyścigów ulicznych, w miastach lub nawet osadach. Automobilklub Francji stara się obecnie przekonać ministra, iż wypadki, jeżeli nawet miały miejsce, to nie skończyły się tragicznie. Zobaczymy, czy uda się Automobilklubowi zwalczyć tak nierozsądny pogląd ministra spraw wewnętrznych.

POLSKA i ŚWIAT za kierownicą

JUBILEUSZOWY DZIEŃ
w Warsz. Oddz. Automobilistów ZZT

Przed 30-tu laty, gdy pierwsze samochody zaczęły się ukazywać na ulicach Warszawy a o motoryzacji było jeszcze głucho, kierowcy (a właściwie „palacze" ówczesnych wozów) zorganizowali się w „Związku Pracowników Samopojazdów". Od 1919 roku minęło 30 lat. W automobiliźmie nastąpiły wielkie przemiany, a motoryzacja skupiała stopniowo wokół siebie coraz większą ilość ludzi. Dołączali się oni do istniejącego już Związku, przekształconego na Oddział Automobilistów przy ZZT. Stawali się grupą coraz liczniejszą, by dojść do 40% ogólnej liczby członków największego dziś w Polsce — Związku Zawodowego Transportowców

W niedzielę 13 lutego 1949 r. sala Związku Nauczycielstwa Polskiego ledwie mogła pomieścić tych wszystkich, którzy przybyli na jubileusz 30-lecia Warszawskiego Oddziału Automobilistów. Na estradzie, na tle wielkiego emblematu ZZT zasiedli za stołem prezydialnym przedstawiciele Zarządu Głównego ZZT ob. ob. Oryński, Włodarczyk, Salikow — przedstawiciele władz i przodownicy pracy z ob. ob. Kowalewskim, Delijawskim i Koczko na czele.

Po powitaniu zebranych przez prezesa Salikowa wstąpił na trybunę poseł Czesław Oryński, który po krótkim zarysie historycznym, rozwinął szerzej zagadnienie pracy i zadań ZZT oraz podkreślił, że organizacja ma na celu nie tylko niesienie opieki i tak ważnego dziś szkolenia, ale jest również wychowawcą, pogłębiającym wśród swych członków świadomość klasową. Odpowiedni bowiem poziom wyrobienia ideologicznego jest rękojmią pełnowartościowego obywatela - kierowcy.

Po odsłonięciu sztandaru Oddz. Automobilistów ZZT w Warszawie, wstąpili na estradę przodownicy pracy. Wokół nowego sztandaru zebrali się ci wszyscy, którzy zajęli czołowe miejsca we współzawodnictwie pracy, zyskując zaszczytny tytuł przodowników. Otrzymali oni z rąk przewodniczącego Komitetu Współzawodnictwa Pracy w Transporcie, ob. Włodarczyka pamiątkowe dyplomy.

„Dziś jesteśmy pierwsi — powiedział, dziękując w imieniu kolegów, przodownik pracy PKS, Dobijański — i będziemy się starali pociągnąć za sobą innych do szlachetnej rywalizacji transportowca".

Zeszli z estrady przodownicy pracy, a ich miejsce zajęli seniorzy automobilizmu, obchodzący dziś jubileusz swej 25, 30 i nierzadko 35-letniej pracy zawodowej. Niestety, nie wszystkich mogła estrada pomieścić, gdyż było ich ponad 500, tylko więc delegacja jubilatów skupiła się przy sztandarze dla odebrania pamiątkowych dyplomów i odznak ZZT w złotym wieńcu.

Senior jubilatów, a zarazem przodownik pracy ob. Kowalewski, do dziś czynnie pracujący w PKS jako kierowca, w kilku serdecznych słowach podziękował za owację zebranych, jaką nagrodzono seniorów i powiedział, że jakkolwiek już tyle dziesiątków lat pracują dzisiejsi jubilaci w tym zawodzie, to jednak nie prędko chcą się rozstać z kierownicą.

Wieczorem zabawa zakończyła ten „jubileuszowy" dzień.



Marjan Żak, kierowca autobusu Volvo, popularny „Wacuś", jest jednym z najstarszych pracowników krakowskiej bazy PKS. — „Volvo i ja to jedna całość" — mawia często kolega Żak. Zasiadł on bowiem za kierownicą autobusu od pierwszej chwili wylądowania „szweda" na polskiej ziemi. Dotychczas zrobił na nim przeszło 30.000 km bez najmniejszego uszkodzenia. Takim pracownikom życzymy, aby im się dobrze kółka kręciły.

Kobiety traktorzystki ruszają do współzawodnictwa z mężczyznami

Nie tylko mężczyźni mogą być dobrymi traktorzystami! Udowodniły to trzy pierwsze absolwentki kursu kierowców traktorowych, który niedawno został zakończony w Lęborku. Stefania Rudnicka, Klara Kasprzycka i Zofia Timochina pochodzą ze wsi i jako ochotniczki zgłosiły się na kurs organizowany w ramach akcji szkoleniowej, prowadzonej przez techniczną obsługę rolnictwa wśród szerokich mas młodzieży wiejskiej. Wszystkie trzy traktorzystki nie tylko kurs ukończyły, ale jedna z nich — Zofia Timochina uzyskała wynik bardzo dobry, wyprzedzając wielu mężczyzn.

W najbliższych miesiącach nowe kadry zasilą szeregi naszych traktorzystów. „Służba Polsce" mająca bogate doświadczenie w szkoleniu traktorzystów niebawem rozpocznie kurs dla kobiet - traktorzystek.

Na kurs przyjmowane będą kandydatki w wieku 18, 19 lat z umiejętnością czytania i pisania oraz dobrym zdrowiem. Pierwszeństwo w przyjęciu będą miały te junaczki, pochodzenia robotniczego lub chłopskiego, które brały udział w pracy brygad w 1948 r. lub były na obozach pracy społecznej. Ponadto pierwszeństwo przysługuje sierotom i półsierotom wojennym.

W czasie kursu junaczki otrzymają bezpłatne zakwaterowanie, wyżywienie, umundurowanie i opiekę lekarską.

Po kursie absolwentki mają zapewnioną pracę w majątkach państwowych, gdzie w związku z traktoryzacją rolnictwa wzrasta stale zapotrzebowanie na wykwalifikowanych traktorzystów.

K. W.

ZA WĘGIEL
otrzymamy z Austrii traktory

Nasz import traktorów opierał się dotychczas na czechosłowackiej i radzieckiej produkcji. Został jednak ostatnio rozszerzony na Austrię. W ramach umowy polsko - austriackiej „Motozbyt" zakupił 400 traktorów produkcji fabryki Steyer - Daimler. Traktory te zaopatrzone są w 4 cylindrowy silnik Diesla o mocy 26 KM.

Jednocześnie fabryka zobowiązała się dostarczyć pełnego zestawu części zapasowych oraz uruchomić składy konsygnacyjne na naszym terenie. Na sprowadzone traktory została udzielona 6 miesięczna gwarancja. (sls)



Pięcioosobowa ekipa robotników z Huty Kościuszko w Chorzowie wyrusza z pomocą dla ośrodka maszynowego w Krzywiczanach koło Kluczborka, aby nieść pomoc małorolnym chłopom.

ZSSR rozszerza produkcję samochodów ciężarowych i małolitrażowych osobówek

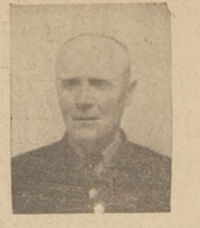
Przemysł samochodowy w Zw. Radzieckim wyprodukuje w roku bieżącym o 35 proc. więcej pojazdów mechanicznych niż w roku 1948, zwiększając tym samym produkcję przedwojenną do trzech razy. Aby wypełnić to zadanie rozszerzono znacznie fabryki w Moskwie, w Gorkach i na Uralu oraz wybudowano nowe ośrodki przemysłowe w Nowosybirsku, Mińsku, Dniepropetrowsku i Ulianowsku. Same Zakłady im. Stalina wyprodukują o 21 proc. samochodów więcej w roku bieżącym. Głównie jednak Zakłady te produkować będą doskonałe małolitrażowe wozy „Moskwicz", podwajając ich liczbę, w porównaniu z rokiem ubiegłym, o 100 proc. Znacznie wzrośnie w tym roku produkcja wozów specjalnych: wywrotek, autobusów, sanitarek, cystern, a liczba pojazdów ciężarowych, opuszczających mury fabryk, ma osiągnąć 500 tysięcy jednostek w roku 1949.

(sls)

Ani bezpieczeństwa ani... pieniędzy nie ma w fabrykach francuskich

W fabrykach samochodowych Citroena okręgu paryskiego zanotowano w przeciągu ostatnich tygodni sześć groźnych pożarów. Robotnicy złożyli przedstawicielom prasy oświadczenie, że na terenie fabryk nie zachowane są dostatecznie przepisy bezpieczeństwa i ochrony pracy.

Jednocześnie podano do wiadomości, że dyrekcja odmówiła wypłaty należnych odszkodowań robotnikom, tłumacząc się brakiem funduszy. Czy również brakowało funduszy na wypłatę akcjonariuszom? — należy się zapytać. Nie, bo dywidendy akcjonariuszy wzrosły z 50 milionów franków w roku 1947 na... 137 milionów w roku 1948! *(sls)*



Mimo podeszłego wieku przoduje w obowiązkowej i odpowiedzialnej pracy kierowcy Pogotowia ob. Szpaderski Władysław. Z dumą pokazuje swój dyplom, będący dowodem 30-letniej pracy w tym zawodzie.



36 lat za kierownicą — to szmat czasu i... dużo wspomnień — mówi jubilat Roman Bardziński liczący dziś 63 lata. Pierwszy dyplom i nagrodę „Rekordu Porannego" dostałem już w 1934 roku za nienaganną jazdę po ulicach Warszawy, a dziś dołączam dyplom jubileuszowy.



Zygmunt Buczkowski jest kierowcą Polskiego Czerwonego Krzyża. Na pamiątkę swej 28-letniej pracy za kierownicą nosi w klapie marynarki odznakę ZZT w złotym wieńcu — symbol jubilatów

Napływa tabor samochodowy z ZSSR przez Motozbyt

Z zamówionych w Związku Radzieckim samochodów dotychczas nadeszło 150 ciężarówek GAZ-51, 60 ciężarówek ZIS-150 oraz 50 terenowych GAZ-67B. W najbliższym czasie należy się spodziewać dalszych transportów obejmujących 950 sztuk samochodów GAZ-51, 50 samochodów ZIS-150, 450 samochodów - wywrotek ZIS-585 oraz 275 terenowych samochodów GAZ-67B.

(sls)

Widmo kryzysu gospodarczego w USA

Znany amerykański trust samochodowy „General Motors" zapowiedział dalszą obniżkę płac robotników o 2 do 3 centów za godzinę. Wiadomość ta wywołała zrozumiałe zaniepokojenie wśród amerykańskich pracowników przemysłu samochodowego. Godzi bowiem ponownie w uszczuploną już stopę życiową 300 tysięcznej rzeszy robotników.

W drodze i na postoju

Przygotowania garażowe
gwarancją dobrej jazdy

Zima jest szczególnie niedogodną dla kierowcy. Po pierwsze — praca przy samochodzie jest utrudniona z powodu zimna, a po wtóre — jest tej pracy więcej niż w lecie.

Gdy wyjeżdżamy zimą samochodem, musimy wykonać kilka zasadniczych czynności. Pierwszą z nich jest właściwe uruchomienie silnika i — jeżeli nie posiadamy mieszanki niezamarzającej — nalanie wody do chłodnicy. Należy więc uruchomić silnik i pozostawić go na średnich obrotach przez czas niezbędny do zagrzania silnika. Jeżeli w systemie chłodzącym znajduje się płyn, to grzejemy silnik do 60 stopni C. Jeżeli płynu nie ma, to nagrzewamy silnik przez 2 — 3 minuty na obrotach nieco większych niż wolne, zatrzymujemy go i nalewamy wody, o ile możności ciepłej aż do pełna. Następnie zasłaniamy chłodnicę i uruchomiamy znów silnik bacząc, by nie zamrozić chłodnicy.

W czasie mrozów musimy chłodnicę zasłaniać i to nawet bardzo silnie. Racjonalne jest zasłanianie chłodnicy nie w dolnej części, lecz dzieląc ją pionowo, by zawsze na całej wysokości chłodnicy pozostawić zasłonięty pas, który nie zamarznie i nie przerwie przepływu wody.

Przed wyjazdem należy sprawdzić, czy w filtrze paliwa nie zebrała się woda. Jest to poważne zmartwienie, gdyż woda w przewodach, a nawet i w zbiorniku, może zamarznąć i przerwać dopływ paliwa do gaźnika. — Dość skutecznym sposobem jest dolewanie do paliwa około 0,5 — 1% spirytusu - denaturatu. Zabezpieczy to podczas silnych nawet mrozów od zbierania się wody na dnie zbiornika i w przewodach.

Należy szczególnie dbać o należyte ciśnienie w oponach. Powinno być ono nieco wyższe niż latem, bowiem powietrze nie rozszerza się tak bardzo, jak w lecie.

Należy również dbać o staranne utrzymanie akumulatora. Pamiętajmy, że elektrolit o ciężarze gatunkowym 1,17 zamarza już w temperaturze minus 16° C. Taki ciężar gatunkowy odpowiada bardzo silnie wyładowanemu akumulatorowi. To też musimy starać się, by akumulator był zawsze dobrze naładowany i często sprawdzać gęstość elektrolitu, która powinna wynosić około 1,28.

Wszystkie te czynności kontrolne można wykonywać podczas grzania silnika. Należy jednak starannie unikać pozostawiania chodzącego silnika w pomieszczeniu zamkniętym, bowiem gazy spalinowe, wydobywające się z tłumika, są bardzo silnie trujące, a nie posiadają one ani koloru, ani zapachu. Zatrucie tymi gazami jest prawie zawsze śmiertelne, a nawet w lekkich przypadkach — wywołuje długotrwałe niedomaganie lub też stałą wadę organiczną.

Po wyjeździe z garażu należy pierwszy kilometr przejechać bardzo powoli, by rozbełtać smar w skrzynce przekładniowej i w mostach napędowych. Podczas tego pierwszego kilometra dobrze jest sprawdzić wskaźniki, czy nie pokazują one jakiego uszkodzenia silnika.

Na zakończenie należy przypomnieć ogólną zasadę. Oto w lecie łatwo jest w razie jakiegoś uszkodzenia zatrzymać się i naprawić samochód. Dłuższy postój w drodze nie nastręczy żadnych trudności. Natomiast w zimie taki dłuższy postój w drodze może wywołać zamarznięcie wody w systemie chłodzenia, oraz takie ochłodzenie silnika, że jego uruchomienie okaże się wręcz niemożliwe.

(Witr.).



— Co lepiej? Przygotować się do wyjazdu w garażu, czy w drodze odmrozić.. plecy?

UCZYMY SIĘ „MASZEROWAĆ"

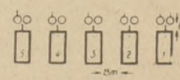
Maszerować na piechotę, mimo iż to wydaje się całkiem proste, uczyliśmy się wszyscy dosyć długo. Co zaś dopiero samochodem? Sprawa znacznie bardziej skomplikowana i wymagająca nie tylko bardzo dobrego opanowania maszyny, ale i wprawy, a w pierwszym rzędzie doskonałej znajomości naszych samochodziarskich „szyków".

Znamy 2 zasadnicze szyki: zwarty i marszowy.

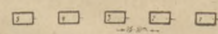
Szyk zwarty — wozy i pododdziały rozmieszczone wzdłuż frontu i w głąb w odległościach i odstępach określonych przez regulamin. Szyk zwarty stosuje się dla rozmieszczenia w miejscu i w marszu.

Szyk marszowy—samochody i kolumny są ustawione jedna za drugą w odległościach określonych regulaminem lub rozkazem dowódcy. Szyk marszowy stosuje się do marszów.

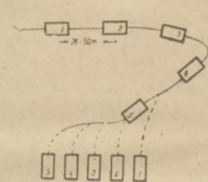
Odmianę szyku zwartego stanowi „szyk rozwinięty", w którym samochody stoją jeden obok drugiego na jednej linii wzdłuż frontu.



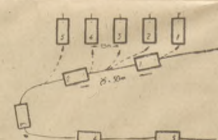
Zasadniczym szykiem drużyny samochodowej jst właśnie „szyk rozwinięty" z odstępami między samochodami 1 — 1,5 m. W szyku tym samochód d-cy drużyny zajmuje miejsce na prawym skrzydle.



Do marszu przyjmujemy szyk: „kolumna marszowa". Szyk ten rozwijamy z szyku rozwiniętego na sygnał „marszowa kolumna — marsz", przy czym pierwszy wyjeżdża samochód d-cy, za nim zaś reszta.

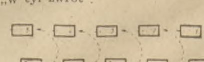


Do „szyku rozwiniętego" przechodzimy z „kolumny marszowej" na sygnał „w szyku rozwiniętym zbiórka".

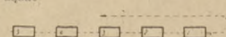


Trzeba będzie przy tym od czasu do czasu stosować zwroty w tył. Możemy wykonywać je jednocześnie wszystkimi samochodami lub też kolejno (zjazdem).

Zwrot w tył wszystkich samochodów razem wykonujemy na sygnał „w tył zwrot".



Zwrot w tył kolejno (zajazdem) wykonujemy na komendę „rób to co ja", obserwując stale bacznie wóz poprzednika, za którym należy podążać



Przy tym wszystkim pamiętajmy zaś stale o odległości, która powinna przy rozwijaniu szyków wynosić pomiędzy poszczególnymi samochodami 10 m, w marszu zaś 25 — 30 m.

KTO ZAWINIŁ?
Śliska jezdnia, czy kierowcy przyczyną wypadku

Zajmijmy się szczegółowo jednym z wypadków samochodowych, charakterystycznym w okresie zimowym na naszych drogach. Wypadek ten miał miejsce w połowie lutego na asfaltowym odcinku szosy Warszawa — Łowicz w miejscowości Ożarów. W dniu tym widoczność była dobra, natomiast na drodze leżała warstwa rozmokłego śniegu. Dokładnie zebrane informacje oraz trzy szkice powinny dać całkowity obraz sytuacji.

Godz. 8 min. 30 rano. W kierunku Łowicza jechał przez Ożarów autobus PKS Leyland (Nr T—75.594, boczny 8) prowadzony przez kierowcę Brzózkę Władysława. Kierowca stwierdza, że jechał z szybkością ok. 35 km na godz. Również pasażerowie orzekli, że szybkość autobusu wahała się od 35—40 km na godz. W znacznej odległości przed autobusem kierowca Brzóska dojrzał stojący (zgodnie z jego kierunkiem jazdy) duży samochód ciężarowy. Gdy odległość między pojazdami wynosiła ok. 40 m, samochód ciężarowy GMC ruszył. Przy jeszcze mniejszej odległości ciężarówka „wyrzuciła" w lewo kierunkowskaz, kierowca bowiem chciał wjechać na mały mostek z lewej strony szosy z zamiarem cofnięcia do tyłu, by następnie pojechać w przeciwnym kierunku (do Warszawy). W ten sposób samochód ciężarowy GMC, (Nr H—78.142 własność f-ki Kabli w Ożarowie) prowadzony przez kierowcę Jerzego Kopaczewskiego, znalazł się na trasie rozpędzonego autobusu. Nastąpiło zderzenie. Leyland całym swym prawym bokiem „przejechał" po lewym boku ciężarówki GMC, która pchnięta silnie znalazła się natychmiast w rowie. Leyland natomiast uniknął tego, gdyż „oparł się" przodem o rosnące nad rowem drzewo. Na szczęście obydwa samochody nie przewróciły się i nikt z jadących nie odniósł obrażeń. Zniszczona została jedynie karoseria Leylanda (zgniecione drzwi i boczne okna oraz wklęśnięty przód) i zadrapany został bok ciężarówki.

Kierowca autobusu Brzóska Władysław stwierdził, że ciężarówka dopiero w ostatniej chwili „wyrzuciła" strzałkę i zajechała mu drogę. Zaś kierowca ciężarówki GMC. Jerzy Kopaczewski oświadczył, że gdy przed ruszeniem z miejsca wyjrzał wstecz na drogę, to autobus był jeszcze daleko i sądził, że swobodnie zdąży przejechać szosę w poprzek. Poza tym nie słyszał sygnału nadjeżdżającego autobusu. Należy dodać, że hamulce obu samochodów działały prawidłowo, a ciężarówka GMC nie posiadała lusterka wstecznego.



Sytuacja I: Ciężarówka GMC stoi przy krawężniku. Leyland jedzie z szybkością 35 km na godz.



Sytuacja II Ciężarówka GMC ruszyła w kierunku mostku. Po chwili Leyland uderza ją swym bokiem.



Sytuacja III: Ciężarówka GMC stoi w rowie popchnięta przez Leylanda. Autobus oparł sie o drzewo.

Pragniemy, aby nasi Czytelnicy sami odpowiedzieli na postawione w tytule pytanie — Kto zawinił? Rzeczowe i wszechstronne rozważenie kwestii przyczyni się bez wątpienia do orzeczenia jakie zapadnie za kilka tygodni na sali sądowej. Odpowiedzi ciekawsze zostaną w całości zamieszczone w następnym numerze „ZK". *(l. s.)*

Żołnierze transportu W NAUCE i PRACY





Postać magazyniera naszego batalionu samochodowego jest bardzo popularna. Ale sympatia jaką się cieszy st. sierż. Sierkowski wśród kierowców nie pochodzi tylko z przyjemnie spędzonych z nim chwil w naszej świetlicy — sali motoryzacyjnej. Tu po zakończonych wykładach opowiada st. sierżant o latach walki w Hiszpanii, gdzie jako ochotnik spędził prawie dwa lata w szeregach brygady Dąbrowskiego. Natomiast sympatia kierowców do magazyniera jednostki powstała właśnie w magazynie samochodowym. W miejscu pracy i „urzędowania" st. sierżanta, który słynie z doskonałej „obsługi klijentów" kierowców jednostki. Obsługa ta nie polega jednak na szybkim wydawaniu zapotrzebowanych części, materiałów czy ogumienia. „Obsługa" st. sierżanta daje przede wszystkim gwarancje że otrzymany z magazynu przedmiot w 100% wykaże przydatność i nie zawiedzie ani kierowcy, ani samochodu.

Dzielimy się doświadczeniami

Jak oszczędzamy samochód przez dobre prowadzenie

Bitwa o oszczędność trwa. Siła jej wzmaga się i narasta natężenie. Coraz to inne środki zostają użyte dla wypełnienia wielkiego celu zaoszczędzenia państwu, niezbędnych do wypełnienia planu sześcioletniego, funduszów. Żołnierze transportu wykazują, że tak, jak na froncie potrafili sprostać zadaniu zaopatrzenia walczących kolegów, tak i dziś potrafią dzięki wzmożonej oszczędności dopomóc towarzyszom walczącym na froncie rozbudowy prze mysłu. Dziś podajemy komunikat z następnej z kolei jednostki (patrz ZK Nr. 2). Prosimy o przesyłanie nowych.

Redakcja „ZK"

Artykuł nasz stanowi powtórzenie uwag, którymi podzielili się wzorowi kierowcy st. strz. Kordys i plut. Łabędzki ze swoimi kolegami w czasie, zorganizowanej przez d-cę jednostki, narady oszczędnościowej w sprawie oszczędności silnika i innych zespołów przez dobre prowadzenie. Uwagi obydwu kierowców wysłuchane zostały przez innych kolegów uważnie. Obydwaj bowiem cieszą się wielkim autorytetem. St. strz. Kordys przejechał już na swoim ZIS-5 ponad 30 000 km bez naprawy. plut. Łabędzki jest zaś pięćsettysięcznikiem jednostki. Będąc jeszcze w cywilu kierowcą z zawodu przejechał ponad pięćsettysięcy kilometrów.

St. strz. Kordys zajął się w pierwszym rzędzie często jeszcze spotykanym błędem jakim jest zbyt późne zmienianie biegów. St. strz. Kordys powiedział:

— „Uważam zawsze na zmianę biegów w odpowiednim czasie. Zbyt małe obroty silnika powodują bowiem przy obciążeniu szkodliwe stuki silnika. Obroty zaś zbyt wysokie przyspieszają znacznie zużycie wszystkich łożysk. Nie jeżdżę na dłuższych trasach nigdy z szybkością powyżej 40 km/godz. Stwierdziłem bowiem, że szybsza jazda na pełnej mocy powoduje zbyt silne przegrzanie silnika, a co za tym idzie wody i oleju. W wyniku czego olejenie łożysk i cylindrów słabnie, co powoduje szybsze ich zużycie".



Często sprawdza stan oleju w silniku swego Willysa kpr. Stanisław Bronisz

— Specjalną uwagę zwracam na rozruch —

uzupełnił plut. Łabędzki. — Unikam błędu, który zauważyłem czasami u innych kolegów tj. dawania bezpośrednio po rozruchu silnika pełnych obrotów. Czekam zawsze, aż silnik na małych obrotach nagrzeje się do przepisowej temperatury, po czym dopiero ruszam, stopniowo dodając „gazu".

— Uważam na mieszankę —

— uzupełnił w dyskusji kpr. Wielgas. — Praca na zbyt bogatej mieszance powoduje spłukiwanie oleju ze ścian cylindrów i rozrzedzanie go w wannie olejowej. Uważam dlatego zawsze na zamknięcie w odpowiednim czasie „ssania". Zwracam też uwagę, aby po powrocie z drogi, o ile silnik jest mocno rozgrzany, ostudzić go najpierw na „luzie".

Delikatne ruchy kierownicą

Plut. Łabędzki uważa, że jedną z najczęstszych przyczyn szybszego zużywania się układu kierowniczego jest jeszcze u wielu kolegów spotykany „zwyczaj" szybkich i częstych ruchów kierownicą. Plut. Łabędzki twierdzi ze swojej praktyki, że ruchy powinny być opanowane i delikatne.

Maleje wówczas bardzo zużycie części ruchomych w mechanizmie. Jadąc grząską drogą uważam również zawsze na to, by nie powodować przez zbyt raptowne skręcenie kierownicą — za dużego skrętu kół. —

Plut. Łabędzki opowiedział kolegom wypadek, jaki miał jego znajomy kierowca, którego jeszcze przed przyjściem do wojska w 1945 roku wyciągnął z gliniastego dołu. Na skutek zbyt ostrego skrętu kół kierowca ten spowodował urwanie zwrotnicy koła. Jadąc na wyboistej drodze uważam również zawsze przy hamowaniu wozu. Hamowanie bowiem w chwili, gdy koła znajdują się w większym wgłębieniu, odbija się bardzo niekorzystnie na zawieszeniu samochodu.

Na zebraniu pochwałę otrzymał również strz. Wiktorowicz, który daje przykład dobrego kierowcy, zwracającego szczególnie pilną uwagę na codzienny przegląd samochodu. — Strz. Wiktorowicz przyczynia się do akcji oszczędnościowej nie tylko dbałością o własny samochód. Ostatnio w wolnych godzinach po pracy wykonał rysunki obrazujące najczęstsze błędy w prowadzeniu. Rysunki te zostały umieszczone w świetlicy naszej jednostki.

plut. M. G.

Z Ośrodków Motorowych SP

Zakończenie kursu Kierowców w Kielcach

Dnia 12. II. br. w świetlicy Ośrodka Wojewódzkiej Komendy „SP" w Kielcach zakończono I-szy półroczny kurs kierowców samochodowych.

Kurs ukończyło 88 junaków, z których 80 po złożeniu egzaminów przed Komisją Wojewódzką uzyskało prawa jazdy kat. IIIa.

Kursanci składający się z młodzieży robotniczej i uczniów szkół zawodowych zasilą kadry kierowców samochodowych, jako pelnowartościowy element, dający gwarancję zarówno pod względem wyszkolenia fachowego, jak i społeczno-politycznego.

Komendantem ośrodka jest por. Kolanowski. *L. S.*



kapral MĄDRALA ma głos!

Kochani Koledzy! Po pierwsze to muszę was przeprosić, żem się do was już przez 5 numerów naszej „Za Kierownicą" ani słowem nie odzywał. Nie sądźcie jednak, że się tak całkiem rozleniwiłem. Miałem kupę do roboty na swoim własnym podwórku samochodziarskim tak jak i wy sami i teraz się z tym wszystkim dopiero uporałem. Co, to sami wiecie, bo i napewno się nie mniej narobiliście. Mam zato teraz spokój. Przygotowałem moją drużynę do zimy jak to to się u nas mówi „do nitki". Dostałem też, muszę się wam zwierzyć w tajemnicy, pochwałę za czyn przedkongresowy. Było to zaś tak. Jakeśmy usłyszeli w drużynie że połączenie obu naszych partii już się zbliża, że cały naród z radości postanawia też się jakoś przełożyć, aby te wielkie chwile godnie uczcić. tośmy się zebrali razem z chłopakami i zaczynamy radzić. Józek mówi: — Chłopaki, kilkadziesiąt lat już nasi ojcowie czekali na te chwile, sam mój stary pamiętam jak wrócił pobity przez „granatowych" z pikiety podczas strajku i mówił: „Co to by za siła była żebyśmy to tak wszyscy robotnicy i chłopi razem szli". Dzisiaj, gdy ta chwila się ziściła, musimy ją uczcić. I to podrapał się po głowie i pyta: — „Wiecie czego nam brak? Zaraz na to wykrzyknął Franek, ten co na Skodzie jeździ:—„Rampy do mycia". Widocznie żal mu było bo „wózek" ma nowy i aż się lśni ten zielony lakier, no i co nowe to też częściej przesmarować trzeba a tak bez rampy to się człek utytła, mundur podrzeć może i jak oferma a nie żołnierz wygląda. Dla wozu też zaś nie zbyt zdrowo, bo przecież ciemno i niewygodnie i nie wszystko dostrzeżesz co trzeba. Poparliśmy więc Franka i postanowili, że kongres przywitamy gotową rampą. Jako że jesteśmy samochodziarze i słowne chłopaki, co się rzekło to i zrobiło. Rampa stanęła. Dostaliśmy wszyscy pochwałę od naszego dowódcy, a Franek ze Skody to mało nie pękł i nic tylko się chwalił, że to właśnie jego pomysł był, żeby akurat rampę. Ale wiecie on to już taki jest i my się nie przejmujemy, bo chłopak dobry, o samochód dba i pomysł rzeczywiście niezgorszy.

Właściwie to ja jednak chłopaki odbiegłem od tematu, bo nie o tem wam chciałem napisać, ale o tym co się później stało. Zaraz po czynie przedkongresowym tj. po wybudowaniu rampy zorganizowaliśmy u siebie koło ZMP. Długośmy się zastanawiali kogo by tu wybrać przewodniczącym. Trzeba przecież żeby i kierowca był odpowiedni co innym przoduje, no i żeby chłopak był jak się mówi politycznie uświadomiony a nie niezguła jakaś, co nie wie jak nasz Prezydent czy też Premier się nazywają. Wybór padł jednogłośnie na Józka. Powiedzcie sami czy nie słusznie? Jest przecie i wzorowym kierowcą i ojciec stary Kapepowiec już od młodości dał mu dobre wyszkolenie. Napatrzył się chłopak jak się nasi z granatowymi bili, co to różnych niemieckich baronów chronili, którzy na naszych fabrykach siedzieli i robotników wyzyskiwali. Sam też nieraz z ojcem na pikietę chodził żeby łamistrajków odganiać. Teraz zaś przoduje nam wszystkim tak w dbałości o swój wóz, bo mówi, że w tym wozie i praca jego ojca jest, który jako przodownik w kopalni w Zagłębiu pracuje i także politycznie nam pomaga jak czego nie rozumiemy. Wybraliśmy więc Józka. Józek zaś już na pierwszym zebraniu powiada: — Chłopaki, Czyn przedkongresowy był? My mu na to: — No pewnie, rampa stoi. A on: Wiecie, że już teraz idziemy prosto do socjalizmu i



ta nasza rampa to właśnie pierwszy krok. Krok w naszym własnym domu. Taki zaś duży dom to cała Polska. Wszyscy wspólnie pracują i dopomagają. I mój stary, i wasi co albo w fabryce, albo na wsi przez swą trudną pracę ten właśnie socjalizm, to jest ustrój bez wyzyskiwaczy budują.

Koledzy, mówi poważnie, musimy też dopomóc, czyn przedkongresowy przedłużymy i zamienimy go w naszej jednostce na czyn pokongresowy. Czytaliście, mówi, mowę ministra Minca. To my na to wszyscy tak, bo i prawda. Każdy był przecież ciekaw ile to będziemy robili samochodów i traktorów i czy nasze własne polskie. A Józek na to: Widzicie, jakie wielkie mamy plany. Trzeba na to wiele pieniędzy. To tośmy wszyscy zrozumieli, no bo jak fabrykę bez pieniędzy postawić? Józek zaś mówi: Nasz czyn pokongresowy to właśnie dopomóc żebyśmy szybko i planowo postawili fabryki. Żeby było już do yć własnych samochodów, opon i akumulatorów. Żeby zamiast krowami orać, ludzie na wsiach traktorami jeździli. Mocnośmy się zdziwili, co zrobić. Przecie nie pojedziemy sami jak w wojsku jesteśmy fabryki budować. Józek zauważył nasze zdziwienie: — Widzicie, możemy bardzo dużo pomóc i to właśnie będzie nasz czyn pokongresowy. To już ten Franek co zawsze ma pomysły, nie wytrzymał i woła: — Ale gadaj jak? Józek na to: Zaczniemy akcję oszczędnościową. Terazześmy zrozumieli. To te pieniądze co my zaoszczędzimy na benzynie, oleju, remoncie samochodów, gumach, to pójdą na te fabryki. I będą już polskie „Stary" i traktory. A Józek mówi tak: Postanowiliśmy, że zaczynamy wobec tego oszczędzać. Ale od czego początek zrobić? Józek mówi naradzimy się we troje, poszukamy możliwości i uchwalimy projekt. Tak i zrobiliśmy. Na następnym zebraniu Józek odczytał projekt i zaczęliśmy oszczędzać. Ale o tym to już w drugim numerze, bo mi redaktor tyle nie wydrukuje. Zaczekajcie więc cierpliwie, a narazie naradźcie się w swoim kole na czym możecie oszczędzić pieniędzy na nowe fabryki tak, jak myśmy to u siebie zrobili.

kpr. Mądrala.

XXXI ROCZNICA



Powrót do rodzinnej wioski. Z dumą wita rodzina bohatera Związku Radzieckiego płk. Piotra Krawczenkę.

ARMIA WOLNOŚCI I POKOJU

Wielu ludzi, po dzień dzisiejszy zadaje so bie pytanie: Jak to się stało? Jak to się stało, że Niemcy hitlerowskie po druzgocącym zwycięstwie nad mocarstwami europejskimi po opanowaniu ich bogactw i potencjału przemysłowego, u szczytu swej potęgi, wreszcie po pierwszych swych sukcesach, uzyskanych dzięki zaskoczeniu na froncie wschodnim, w ostatecznym wyniku wojny, w pojedynku sam na sam ze Związkiem Radzieckim zostały przezeń zmiażdżone i zniszczone.

Jak to się stało, że Związek Radziecki, napadnięty znienacka, niemal pozbawiony pomocy z zewnątrz, bez drugiego frontu, mimo poważnej utraty terytorium, potrafił pod Leningradem i Moskwą, nad Wołgą i na Kaukazie zadać druzgocące ciosy przeciwnikowi, aby potym w nieprzerwanym, zwycięskim marszu dotrzeć do Berlina i Łaby, i tam zgnieść ostatecznie wroga.

Wszak Niemcy hitlerowskie zagarnęły we Francji, Holandii i Belgii ok. 8,8 mil. ton produktów naftowych, a w Rumunii tereny naftowe o zdolności produkcyjnej 5,5 mil. ton produktów naftowych rocznie. We Francji Niemcy zdobyły 42 tys. ton miedzi, 27 tys. ton cynku itp. Wielki potencjał przemysłowy państw okupowanych został zmuszony do służenia hitlerowskiej machinie wojennej, z tego tylko czechosłowackie zakłady „Skoda" były w stanie zaopatrzyć 40 — 45 niemieckich dywizji, w różnego rodzaju uzbrojenie, a przemysł samochodowy okupowanych państw i zwasalizowanych Włoch miał zdolność produkcyjną ok. 600 tys. samochodów rocznie. Ponadto w Niemczech pracowało 12 milionów robotników zagranicznych, co pozwoliło zmobilizować jeszcze dodatkowe miliony ludzi do armii.

Z drugiej strony terytorium Związku Radzieckiego czasowo okupowane przez Niemców odgrywało wielką rolę w zaopatrzeniu gospodarki radzieckiej w podstawowe produkty i surowce: np. dostarczały 63% ogólnopaństwowej produkcji węgla, 71% żelaza, 58% stali, 50% zboża itd.

Gdzież są źródła tej potęgi olbrzymiej, która pozwoliła w tak niekorzystnej dla siebie sytuacji, ostatecznie przechylić szalę zwycięstwa na swoją stronę i zmiażdżyć przeciwnika, który już oglaszał się zwycięzcą.

Odpowiedź jest prosta — potęga Armii Radzieckiej polega na tym, że jest ona Armią Kraju Socjalizmu, Armią Mas Pracujących. Geneza Armii Radzieckiej mieści się w historii walki proletariatu carskiej Rosji przeciwko tyranii carskiej, o wolność i sprawiedliwość społeczną. Na barykadach rewolucji 1905 r., w nierównej walce z pułkami carskimi i czarnymi sotniami otrzymały chrzest bojowy drużyny robotnicze — najbardziej świadome i bohaterskie oddziały klasy robotniczej, zalążek Armii Czerwonej.

Ale zrodziła Armię Czerwoną Wielka Rewolucja Październikowa — historyczna walka mas pracujących carskiej Rosji o sprawiedliwość społeczną i wolność narodową, o pokój i socjalizm, o władzę. Powstała ona z rewolucyjnych drużyn robotniczych Czerwonej Gwardii, z robotników i chłopów, z żołnierzy i marynarzy, którzy nie chcieli walczyć o zyski dla kapitalistów, ale chcieli walczyć o władzę proletariatu, o pokój.

I chociaż organizowała się ona na polach walk i niemal bez przerwy przez lat trzy krwawiła w bojach z interwencją obcych państw i organizowanymi przez nie buntami białych atamanów, chociaż była nieraz bosa i głodna, źle uzbrojona i słabo zaopatrzona, w kraju zacofanym gospodarczo i kulturalnie, zniszczonym przez wyzysk możnowładców i wojnę, zwyciężyła i obcą interwencję i wewnętrzną kontrrewolucję.

Zwyciężyła, bo powstała z ludu i praw i wolności tego ludu broniła. Dlatego lud najlepszych swych synów zaopatrywał, pracując bez wytchnienia i często od ust sobie odejmując. Dlatego masowe bohaterstwo żołnierzy i hart, na najcięższe warunki i najtrudniejsze sytuacje były rzeczą powszednią. Dlatego interwentom i atamanom ziemia radziecka pod nogami się paliła, podczas, gdy robotnicy państw kapitalistycznych czynili wszystko, aby interwencji przeszkodzić.

Jasną było rzeczą, że imperialiści nie pogodzą się z przegraną, że będą starali się za wszelką cenę nie dopuścić do tego, aby Związek Radziecki pokazał masom pracującym całego świata do jakiego rozwoju i dobrobytu prowadzi ustrój socjalistyczny. Jasną było rzeczą, że mimo upartej walki Związku Radzieckiego o pokój, w okresie międzywojennym, imperialiści szykują nowy najazd, nową wojnę.

Partia Bolszewicka i Rząd Radziecki szczególną opieką otaczał Armię Czerwoną. Na bazie ustroju socjalistycznego i gospodarki planowej, na bazie niesłychanego rozwoju przemysłu i kolektywizacji wsi, rosła z dnia na dzień potęga Armii Czerwonej.

I dlatego dnia 22 czerwca 1941 r. Hitler, napadając na Związek Radziecki, uzyskał taktyczne zaskoczenie, ale nie zaskoczył Narodu Radzieckiego i jego Armii. — Spotkał przeciwnika, który w ciągu 21 lat pokoju przebył olbrzymią drogę od zacofanej, biednej Rosji carskiej, do najnowocześniejszego państwa socjalistycznego, od drewnianej sochy, do traktora, od rękodzielniczych warsztatów do fabryk - gigantów, od powszechnego analfabetyzmu do powszechnej kultury. Spotkał narody gotowe walczyć na śmierć i życie o swą wolność i swe zdobycze. I dlatego musiał tę walkę przegrać — i przegrał.

Uroczyście obchodzi Naród Polski święto Armii Radzieckiej, która przyniosła mu wyzwolenie od niemieckiej niewoli, od nędzy, od poniewierania godności narodowowej i ludzkiej, od obozów śmierci; Armii, która umożliwiła polskim masom pracującym po raz pierwszy ująć władzę państwową w swe własne, spracowane ręce.

Szczególnie uroczyście obchodzi ten dzień żołnierz polski, dla którego sojusz polsko - radziecki wyrósł ze wspólnie odbytych marszów, wspólnego znoju i trudu żołnierskiego na szlaku bitew od Lenino do Łaby.

Ale wspominając z wdzięcznością Armię Radziecką, pamiętamy przede wszystkim o tym, że na przestrzeni całej swej historii była ona, jest i będzie siłą zbrojną nie tylko Związku Radzieckiego, ale ludzi pracy całego świata, ostoją ich marzeń o pokoju, wolności i sprawiedliwości społecznej.

inż. Paweł Solski, ppłk.



„JEŚLI WYBUCHNIE WOJNA, NIEZŁOMNĄ PODSTAWĄ WIARY W ZWYCIĘSTWO BĘDZIE DLA NARODÓW RADZIECKICH — STALIN.

ON POŁĄCZY W SWOICH RĘKACH WOJSKOWE I POLITYCZNE KIEROWNICTWO".

Henri Barbusse — 1935 r.



W bitwie pod Carycynem osobiście dowództwo na polu walki objął Józef Stalin

NARWA

PSKÓW

CHAŁCHYNGOŁ

CHASSAN

LINIA MANNERHEIMA

MOSKWA

LENINGRAD

WIAŹMA

ARMII RADZIECKIEJ

ROZGROMICIELKA HITLERYZMU

Zwycięstwo nad hitleryzmem związane jest nierozerwalnie z Armią Radziecką. Zwycięstwa Armii Radzieckiej związane są nierozerwalnie z imieniem Generalissimusa Stalina, z imieniem Wszechzwiązkowej Partii Komunistycznej (bolszewików), z imieniem Narodu Radzieckiego.

Armię radziecką uważa się za niezwyciężoną, nie tylko z tego powodu, że nigdy nie była pokonaną, a zwyciężała podczas:

— interwencji 14 państw,

— walki z białogwardzistami w czasie wojny domowej,

— wojny z hitlerowskimi Niemcami,

— wojny z japońskimi faszystami.

Uważa się za niezwyciężoną, głównie z tego powodu, że jest to armia nowego, dotychczas niespotykanego ustroju o wyższych formach rozwoju społecznego.

Potęga Armii Radzieckiej polega mianowicie na tym, że w Związku Radzieckim, nie istnieją te sprzeczności, jakie można spotkać w państwach kapitalistycznych, które rozsadzają je od wewnątrz. Nie ma walki klasowej; nie ma wyzyskiwaczy i wyzyskiwanych. Armia Radziecka jest armią całego narodu radzieckiego, jest jego zbrojnym ramieniem, — stojącym na straży pokoju i granic oraz zabezpieczającym pokojowe budownictwo ustroju komunistycznego.

Druga Wojna Ojczyźniana Związku Radzieckiego potwierdziła ze szczególną dobitnością znane słowa Lenina, że wojna jest wszechstronną próbą wszystkich materialnych i moralnych sił każdego narodu. Historia wojen uczy, że próbę tę wytrzymały tylko te państwa, które były silniejsze od przeciwnika, pod względem rozwoju i organizacji gospodarki, pod względem doświadczenia, umiejętności i ducha bojowego swych wojsk, pod względem hartu i jedności narodu przez cały czas trwania wojny. Takim właśnie państwem jest Związek Radziecki.

Doświadczenie wojny uczy, że ustrój radziecki okazał się nie tylko najlepszą formą organizacji gospodarczego i kulturalnego rozwoju w latach budownictwa pokojowego, lecz również najlepszą formą mobilizacji wszystkich sił narodu przeciwko wrogom w okresie wojny. Z pośród wszystkich armii świata, Armia Czerwona posiada najmocniejsze i najbardziej niezawodne zaplecze.

W tym właśnie tkwi siła Armii Radzieckiej. I dlatego też niepowodzenie Armii Radzieckiej w pierwszym okresie wojny nie świadczy bynajmniej o jej słabości, lecz na odwrót — siły jej z każdym dniem wojny zwiększały się.

Pozostawiając podczas obrony ruchomej tereny nieprzyjacielowi, Związek Radziecki zyskiwał na czasie, ażeby przystosować swój przemysł do produkcji uzbrojenia i móc szybko rozwinąć sprawną gospodarkę wojenną. Należy podkreślić, że kierowniczą i organizującą siłą narodu radzieckiego, zarówno w okresie budownictwa pokojowego, jak też podczas wojny, była partia Lenina — Stalina, partia bolszewików. Żadna partia nie miała i nie ma takiego autorytetu wśród mas ludowych, jak WKP(b). Jest zrozumiałe, że pod wodzą partii bolszewików robotnicy, chłopi i inteligencja Związku Radzieckiego wywalczyli sobie wolność i zbudowali społeczeństwo socjalistyczne. W dobie Wojny Ojczyźnianej WKP(b) stała się duszą i organizatorem ogólnonarodowej walki przeciwko zaborcom faszystowskim. Organizacyjna praca partii zjednoczyła i skierowała ku wspólnemu celowi wszystkie wysiłki obywateli radzieckich i podporządkowała wszystkie ich siły i środki sprawie rozgromienia wroga. W okresie wojny partia zespoliła się jeszcze bardziej z narodem, związała się jeszcze ściślej z szerokimi masami ludu pracującego. W tym właśnie tkwi siła Związku Radzieckiego.

JEDNA ARMIA — JEDEN DUCH ZWYCIĘSTWA



Oddziały czerwonogwardzistów wyruszają na front walki z interwentami kapitalistycznymi.



W pogoni za faszystowskimi wojskami Hitlera, radzieckie czołgi nieprzerwanie parły naprzód.

Pierwsze rozgromienie południowego zgrupowania wojsk hitlerowskich pod Moskwą wykazało, że Armia Radziecka nie tylko umiejętnie bronić się potrafi, ale również umie zadawać dotkliwe ciosy. Wszystkie następne wspaniałe operacje Armii Radzieckiej były jej jednym wielkim łańcuchem triumfów. Triumfem stalinowskiej strategii, wprowadzonej w życie pod kierownictwem Stalina. Strategię Armii Radzieckiej w czasie ostatniej wojny nazwano — „Stalinowską", gdyż Generalissimus Stalin wniósł cały szereg nowych elementów do współczesnej sztuki wojennej. Współdziałanie już nie poszczególnych ugrupowań, a całych frontów, manewry w najróżnorodniejszej postaci, różne „kotły" i „worki", nowe pojęcie natarcia artyleryjskiego — wszystko to, co jest istotne dla radzieckiej doktryny wojennej — rodziło się i doskonaliło pod kierownictwem Generalissimusa Stalina. Okrążenie i pogrom Niemców pod Stalingradem można śmiało nazwać najdoskonalszą operacją, jaką zna historia wojen. Stalingradzkim okrążeniem armii niemieckiej Generalissimus Stalin wzbogacił teorię sztuki wojennej o klasyczny przykład „zmechanizowanych Kann" i uczynił samą nazwę „Stalingrad" synonimem nowoczesnej operacji likwidacyjnej oraz symbolem zmierzchu strategii hitlerowskiej.



Trzykrotny bohater ZSRR mjr Kożydub, znakomity lotnik, okrył nieśmiertelną chwałą powietrzną armadę swojej ojczyzny.

W bitwie pod Kurskiem — (lipiec 1943 r.) zetknęły się takie masy żołnierzy i sprzętu, że rozmiary tej jednej bitwy przewyższają wiele całych wojen w przeszłości.

Plan wyczerpania ofensywnej siły Niemców na „łuku kurskim", a po tym natychmiastowe przejście z obrony do natarcia, wykonany z klasyczną dokładnością, jest jednym ze wspaniałych dowodów stalinowskiego geniuszu strategicznego.

Pogrom Niemców na Białorusi i letnia ofensywa 1944 roku słynna Jassko - Kiszyniowska operacja i wreszcie ofensywa zimowa w roku 1945 — zakończona wzięciem Berlina — oto klasyczne przykłady operacyj zakrojonych na olbrzymią skalę, które rozgromiły i unicestwiły armię hitlerowską, — państwo hitlerowskie i jego inspiratorów.

Undełko, pplk.



Obrońcy Sewastopola — oddziały marynarki — dorównali swym towarzyszom z armii lądowej.

SEWASTOPOL

STALINGRAD

K U R S K

O R Z E Ł

J A S S Y

BUDAPESZT

WARSZAWA

B E R L I N

Poznajemy SAMOCHÓD

NAJSZYBSZY MOTOCYKL
ZWIĄZKU RADZIECKIEGO

W roku 1946 radziecki zawodnik Szumilkin skonstruował motocykl wyścigowy „Kometa 2", na którym ustalił już w roku 1946 bezwzględny rekord szybkości ZSRR dla motocykli klasy 500, 750 i 1000 cm³. Rekord z roku 1946 poprawił Szumilkin w roku 1948, osiągając na odcinku 1 km ze startu lotnego szybkość 175,9 km/godz. oraz szybkość 130 km/godz. ze startu z miejsca. Szybkość ta równa się przyśpieszeniu średniemu 2,6 m/sek², świadcząc najlepiej o doskonałych własnościach dynamicznych nowego silnika.

Motocykl „Kometa 2" jest specjalnie interesujący z kilku przyczyn. W pierwszym rzędzie dla tego, że zdobył rekord szybkości już w roku 1946, tj. wówczas, gdy na wyścigach startował jeszcze szereg maszyn importowanych. Po drugie, że poraz pierwszy bezwzględny rekord szybkości przypadł w udziale motocyklowi z kompresorem oraz, że w klasie od 500 cm³ wzwyż rekord szybkości był dotąd domeną motocykli o kubaturze 1 200 cm³. „Kometa 2" wykonany jest z części produkowanego motocykla M-72 z tym, że znaczna część detali w szczególności silnika jest bądź to przerobiona, bądź też wykonana na nowo wg planów konstruktora

Silnik nowego motocykla jest dwucylindrowy (typu boxer), górnozaworowy, zaopatrzony w kompresor. Średnica cylindrów wynosi— 68 mm, skok tłoka 68 mm co daje łączną pojemność 500 cm³. Silnik przy stopniu sprężania 7 i 7 000 obr./min. posiada moc 41 KM.

Najoryginalniejszą część silnika stanowi kompresor własnej konstrukcji Szumilkina. Kompresor jest typu łopatkowego. Motor napędzany jest za pomocą przekładni o stosunku przeniesienia 1 : 1,5 od przedniego końca wału korbowodowego. Kompresor zasysa mieszankę z pojedynczego gaźnika, umieszczonego z przodu prawego cylindra i wtłacza ją przez przewody rurkowe o średnicy 30 mm do cylindrów silnika. Za jednym obrotem rotora kompresor wtłacza 375 cm³ mieszanki. Ciśnienie wtłoczenia wynosi 600—700 mm słupa rtęci. Zastosowane uprzednio ciśnienie wyższe wynoszące 900—1 000 uzyskane przez zwiększenie ilości obrotów rotora (stosunek przeniesienia 1 : 1,25) okazało się zbyt duże odbijając się szkodliwie na pierścieniach i tłokach.

Na kierownicy motocykla znajduje się manometr pozwalający jeźdźcowi kontrolować ciśnienie włączania.

Dużą uwagę zwrócił również konstruktor na układ smarowania tak kompresora jak i całego silnika.



W radzieckich instytucjach doświadczalnych przeprowadza się stałe badania i ulepszenia. Silnik motocyklowy M-1-A 125 ccm na hamowni w laboratorium Moskiewskich Zakładów Samochodowych.

Układ smarowania kompresora stanawi odgałęzienie systemu smarowania silnika, przy czym dopływ smaru regulowany jest ręcznie za pomocą zaworu igłowego. Celem polepszenia smarowania zaworów ssących i górnych części cylindrów do paliwa należy dolewać 1% oleju motorowego. Przebudowany został również układ smarowania silnika. Zamiast systemu, w którym cały zapas oleju znajduje się w dolnej części wanny olejowej wprowadzony został system smarowania pod ciśnieniem za pomocą trybikowej pompki z suchą wanną olejów. Zbiornik oleju o pojemności 3,5 l. umocowany jest na ramie pod siodełkiem. Przebudowa układu smarowania miała na celu polepszenie krążenia oleju, jak również i lepsze jego chłodzenie.

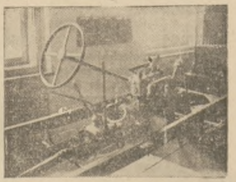
Pozostałe części motocykla, jak np. rama, skrzynka przekładniowa, przednie widelce są częściami seryjnego motocykla M-72. Waga całego motocykla wynosi 152 kg. Zmniejszenie wagi motocykla osiągnięto przez bardzo precyzyjną obróbkę mechaniczną i przekonstruowanie szeregu detali.

Obecne wyniki świadczą, że przy dalszych pracach nad udoskonaleniem motocykla „Kometa 2" stanowiącego amatorską prace zawodnika Szumilkina, istnieje możliwość znacznego jeszcze podniesienia własności dynamicznych silnika. *(Z. W.)*

PRÓBY NOWEGO MODELU FIATA — 500 cm.

Nowy Fiat „Simca 6", jest wyposażony w czterocylindrowy silnik o górnym rozrządzie, pojemności 570 cm i sile 16 KM. Próby fabryczne były przeprowadzane na 200 km trasie, umożliwiającej rozwijanie szybkości maksymalnej na nielicznych odcinkach, a na większej części bogatej w zakręty i wzniesienia dla wyzyskania mocy przez jaknajczęstsze zmiany biegów. Pomimo tych stosunkowo trudnych warunków — wóz „Simca", przebył 200 km w 2,35 godz. uzyskując przeciętną 77,5 km/godz, przy zużyciu benzyny 5,6 l. na 100 km.

⊙



Sale motoryzacyjne Wojska Polskiego są bogato wyposażone w eksponaty potrzebne do nauki i poznania samochodu.

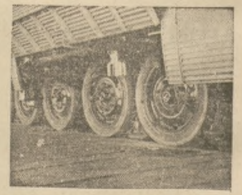
⊙

Luksusowy radziecki samochód osobowy, ZIS 110, posiada szyby podnoszone i opuszczane samoczynnie przez naciśnięcie guzika.

⊙

Ostatnio opracowano hamulce, które nie posiadają żadnych trących się części. Są to hamulce indukcyjne. Działanie ich polega na wytworzeniu prądu elektrycznego, działającego na tarcze hamulcowe i zatrzymującego te tarcze, przymocowane do kół. Również „w modę" wchodzą obecnie hamulce tarczowe, które zamiast bębnów i szczęk, posiadają dociskane do siebie tarcze.

⊙



Próby z ogumionymi kołami pociągu wypadły pomyślnie. Może już wkrótce kolej żelazna zamieni się na... gumową.

⊙

NOWY „BUICK"

Jest to pierwszy seryjny wóz, wyposażony w całkowicie automatyczne sprzęgło i samoczynne zwiększanie szybkości w stosunku do momentu obciążenia silnika. W wozie tym nie egzystuje w ogóle pedał sprzęgła. Na kolumnie kierownicy jest umieszczona rączka o 5 różnych położeniach tak jak dawniej była dźwignia biegów. Jest to zablokowanie dyferencjału, umożliwienie zapuszczenia silnika, pozycja neutralna, szybkość wzrastająca i bieg tylni. Po zapuszczeniu silnika wystarczy włączyć lewarek na pozycję szybkości wzrastającej, a następnie operować tylko pedałem gazu i hamulcem.

O tym, jak wielkimi krokami postępuje technika, może świadczyć fakt, iż w 1947/48 roku, fabryka ta wypuszczała wozy seryjne ze zwykłą skrzynią biegów, a skrzynia i sprzęgło hydrauliczne były dodatkiem wykonywanym za dopłatą. W roku 1949 sytuacja jest odwrotna. Wozy seryjne posiadają skrzynię i sprzęgło hydrauliczne, a za dopłatą można otrzymać dawne, tak wysłużone i wypróbowane skrzynie zwyczajne i tarczowe sprzęgła.

ROZMOWY ze starym PRAKTYKIEM

Ob. PIETRUSZKO JAN, W-WA

Pytacie Kolego dlaczego Wasza Skoda ściąga w lewo? Piszecie, że ściąganie to zaczęło się od chwili, gdy dyrektor, prowadząc sam maszynę, przytarł ją silnie do krawężnika chodnika.

Sprawa jest prosta. Od silnego przytarcia, połączonego z bocznym uderzeniem przedniego koła o krawężnik chodnika, nastąpiło przesunięcie poprzecznego resora lub zgięcie zwrotnicy koła, przez co zmienił się układ kół przednich co do symetrii. Należy dokładnie sprawdzić ustawienie kół przednich, a mianowicie: zbieżność, rozchylenie i przodowanie. Do tego koniecznym jest zastosowanie specjalnych przyrządów pomiarowych, które posiada stacja obsługi „Motozbytu". Radzimy Wam nie robić własnych wynalazków z regulacja ustawienia kół, lecz od razu udać się na stację obsługi.

Ponadto radzimy, opierając się na Instrukcji dla Kierowcy, wydanej przez Ministerstwo Komunikacji, nie zgadzać się na kierowanie samochodem przez dyrektora, by nie być odpowiedzialnym za uszkodzenia sprzętu i za ewentualne wypadki.

Z. N. z Wrocławia pisze:

Jak to wytłumaczyć, że moja osobówka DKW — typ Meisterklasse, po zdjęciu filtra powietrznego nie ciągnie więcej niż 40 km/godz., a z filtrem idzie normalnie?

Na skutek zdjęcia filtra powietrza zmienia się ustawienie karburacji, a zatem prowadzi do zmniejszenia mocy. Ssanie w gaźniku wydatnie zostaje przez to obniżone. Silnik dostaje za dużo powietrza, a za mało benzyny. Różnica w szybkości nie powinna być aż tak wielka. W Pańskim wypadku musi istnieć jakieś uszkodzenie w samym gaźniku lub instalacji zapłonowej. Niestety, bez podania dokładnej mocy wozu, ustawienia karburacji i zapłonu, typu świec itp. nie mogę udzielić dokładniejszej porady.

K. W. z Warszawy pisze:

na czym polega obsługa sprzęgła w samochodzie osobowym Chevrolet z roku 1940 i co wolno przy sprzęgle robić kierowcy?

Nowoczesne sprzęgła nie wymagają żadnej regulacji, ani żadnej opieki. Jedyną konserwacją jest stałe nadzorowanie, by luz na pedale sprzęgła wynosił nie mniej niż 20 mm, a nie więcej niż 30 mm.

W samochodzie Chevrolet łożysko oporowe sprzęgła jest typu kulkowego, jednak jest ono napełnione specjalnym smarem raz na zawsze i nie wymaga żadnego smarowania. Nie należy też łożyska tego myć w benzynie, czy nafcie, nawet podczas dokonywania naprawy głównej. Natomiast istnieją inne sprzęgła, które posiadają łożyska oporowe do smarowania. Należy jednak smarować je bardzo ostrożnie i nie za dużo, by nie zasmarować tarcz sprzęgła.

Jan Kierz

SKRZYNKA elektrotechniczna

„10 przykazań akumulatora"

1. Akumulator w samochodzie musi być mocno osadzony na swoim miejscu i dokładnie mieć zaciśnięte końcówki kabli.
2. Akumulator należy utrzymywać w czystości i sucho. Końcówki smarować towotem.
3. W zimie co cztery tygodnie, w lecie co dwa tygodnie kontrolować poziom płynu i w razie potrzeby dolewać wody destylowanej.
4. Poziom uzupełniać tylko wodą destylowaną, nigdy kwasem.
5. Zachować zawsze poziom płynu: 15 mm ponad górnym brzegiem płyt akumulatora.
6. Co pewien czas oddać akumulator do skontrolowania w specjalnym zakładzie.
7. Akumulator z samochodu, którym jeździ się rzadko, należy przynajmniej raz na miesiąc oddać do naładowania. Ponadto, jeżeli samochód stoi bezczynnie, należy akumulator dać do rozładowania i naładowania, chociażby raz na trzy miesiące.
8. Przy wycofaniu samochodu z eksploatacji akumulator oddać na przechowanie do „akumulatorni".
9. Przy uszkodzeniu dać natychmiast akumulator do naprawy. W razie konieczności jazdy lepiej jest wypożyczyć sobie inny.
10. Nie stosować żadnych „własnych" ulepszeń.

S. S.

½ GODZINY w garażu

AMORTYZATORY i PRZEGUBY

CITROENA 11-BL

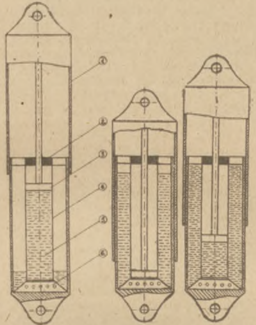
Nie wiadomo dlaczego, samochody importowane przez Polskę w ramach umów handlowych z zagranicą, zwą się „typowymi", ale tak już się utarło. A więc słów kilka o „CITROENACH", „CHEVROLETACH", „FIATACH" i „SKODACH".

Najdłużej już kursujące „CITROENY" model 11-BL sprowadzane z Francji od połowy 1947 roku, mają za sobą, przeciętnie przeszło 40000 km. Ogólnie biorąc wozy te, na naszych drogach zdały egzamin celująco. Są szybkie, zrywne i najważniejsze — dobrze trzymają się drogi. Bezsprzecznie są w nich pewne usterki, które wynikają z założeń konstrukcyjnych i budowy wozu na takie drogi, jakie posiada Francja. Tak więc, pierwszą bolączką są amortyzatory teleskopowe. Zasadniczo proste w budowie, powinny przy należytej konserwacji przetrwać do 20000 km, a wrazie zużycia się winny być zmieniane w najbliższej stacji obsługi CITROEN-a na nowe. Tak jest we Francji. Tam nikt, oprócz wytwórcy nie naprawia amortyzatorów teleskopowych. My niestety, tych możliwości nie mamy i jeżeli informacje „Motozbytu" są prawdziwe, Francja nie nadesłała do Polski ani jednej sztuki amortyzatorów do CITROENÓW. W rezultacie, posiadacze tych wozów, są zmuszeni do napraw ze zmiennym szczęściem, w licznych warsztatach i „warsztacikach". Jak już zaznaczyłem ze zmiennym szczęściem, gdyż brak np.: zaworków zwrotnych i specjalnych uszczelek kołnierzowych, staje na przeszkodzie dobremu wykonaniu naprawy.

Są dwie przyczyny psucia się amortyzatorów.

Pierwsza — to wielka nieszczelność teleskopów, która umożliwia dostanie się kurzu i błota do wnętrza. Ziarenka piasku powodują szybkie ścieranie się tłoczka i prowadnicy oraz niszczą uszczelkę gumową.

Druga — to niepodanie w książce obsługi „CITROENA" ile cm³ płynu mieści się w amortyzatorze przednim, ile w tylnym. Rezultatem tego jest zbyteczne dolewanie (bo... amortyzator „stukał") i podniesienie poziomu płynu o kilka cm nad poziom dopuszczalny. W konsekwencji przy „dobiciu" koła do najwyższego położenia, płyn nie dając się sprężyć, musi znaleźć drogę ujścia na zewnątrz. Jedynym miejscem, przez które może to uczynić jest uszczelka gumowa, ulega ona wyrwaniu, niekiedy nawet z pierścieniem trzymającym. Ponieważ cały amortyzator jest zasadniczo nierozbieralny (górna osłona rurowa jest przyspawana) nie jest widoczne „na oko" uszkodzenie, efektem którego jest stałe wyciekanie płynu i naprawdę stukanie. A więc pamiętajmy: po zdjęciu amortyzatora umocować jego koniec dolny (np.: w imadle) w pozycji poziomej i dolewać tylko tyle płynu, aby amortyzator ustawiony w pozycji swej pracy, a więc pionowo, można było ścisnąć do „jak najkrótszej" pozycji. Opór na rozciąganie go jest bardzo duży, natomiast na ściskanie nieznaczny, jednak wymagający nacisku około 30 — 40 kg. Skok pełnego amortyzatora musi być umożliwiony na całej jego długości, więc napełnienie ponad miarę, uniemożliwia ściśnięcie go do końca, co przy wadze wozu i trafieniu kołem na wyniosłość drogi lub kamień, wytwarza nacisk tak wielki, że wyciśnięcie uszczelki jest wtedy nieuniknione, Ciśnienie płynu dochodzi do kilkudziesięciu atmosfer. Wyjaśnić trzeba, iż praca amortyzatora nie polega, jak wielu błędnie sądzi na ściskaniu płynu, lecz na powolnym przeciskaniu cieczy przez zawór zwrotny i otworki w tłoczku, na skutek ruchów tego tłoczka.



Rys. I. Amortyzator rozciągnięty z normalną ilością płynu. 1) osłona górna, 2) uszczelka, 3) tłoczek, 4) prowadnica tłoczka, 5) płyn amortyzujący, 6) zawór redukcyjny.
Rys. II. Amortyzator ściśnięty z normalną ilością płynu.
Rys. III. Amortyzator ściśnięty z nadmierną ilością płynu. Uszczelka gumowa (2) została wypchnięta, a płyn wydostał się na zewnątrz.

Drugą bolączką „CITROENA" — 11-BL są przeguby kardana. W „CITROENIE", wskutek konstrukcji przedniego napędu, mamy ich aż cztery i to nie osłonięte ani ochraniaczami gumowymi, ani skórzanymi (jak w DKW, ADLER, AUDI). Oprócz tego, że smarujemy przeguby (nawet dość często) nie możemy przyczynić się w żaden sposób do przedłużenia ich pracy, oprócz poniżej podanych dwóch metod: **pierwsze** — to postarać się o wykonanie ochraniaczy, **drugie** — to ruszać z miejsca w sposób jak najdelikatniejszy. Ponieważ cztery przeguby, nawet przy minimalnym wyrobieniu, powodują szarpanie kół przednich przy ruszaniu, fabryka i doświadczenie uczy nas, iż ruszać należy tak, aby wóz zaczął się toczyć na wolnych obrotach silnika, i dopiero, gdy sprzęgło całkowicie już zblokowało silnik ze skrzynią — dodać gazu. W tym celu (aby to ruszenie nam wyszło) możemy ustawić trochę większe wolne obroty, niż w wozach o napędzie tylnym. Trzeba dodać, iż szarpanie przodu podczas ruszania, tak częste do zaobserwowania u znacznej ilości „CITROENÓW" oddziaływuje bardzo ujemnie na całą skrzynię biegów i układ wyrównujący, (dyferencjał) w szczególności.

Z samego użytkowania wozu, wypływa jedna uwaga, co do zapalania silnika na zimno, mianowicie: praktyka wykazała, iż nawet bardzo mocny akumulator, kręci silnikiem dość powoli, co w zimie stwarza pozory, iż silnik nie zapali. Dlatego też, należy przed włączeniem kluczyka, po wyciągnięciu ssania, potrzymać na starterze ok. 10-15 sekund, po tym włączyć kluczyk i za drugim, lub trzecim obrotem (bez gazu!) silnik zaskoczy.

(A. Ż.)

Prosimy o uregulowanie prenumeraty na miesiąc marzec

Karburator wpadł pod radiator

Witold Rychter

Mam przyjaciela, a ten przyjaciel ma wózek. Mały wózek motorowy, nazywa się Ford Eifel. Otóż Eifelek przed dwoma tygodniami odmówił posłuszeństwa. Coś mu tam zaczęło chrobotać z tyłu, coś tam bardzo stukało z przodu, a ponadto z rury wydechowej szedł piekielny dym.

Przyjaciel, Feluś, prosił, bym pojechał z nim do zakładu naprawczego. Miał znajomego majstra, który wespół z dwoma chłopakami majstrował przy samochodach. Pojechaliśmy do niego, na ulicę... mniejsza o to.

Majsterek obszedł Eifelka dokoła, „zaambalował" silnik, kopnął w jedno i drugie koło i rzekł:

— Wiesz pan, to nie jest takie proste. Coś tam w deferencjonale sztuka, pewnie tryby zahaczyli się o kontrmutrę kardana.

— Co majster mówi! Aż tak jest źle? — przeraził się Feluś, z zawodu zdun, z praktyki artysta rewiowy.

— A tak! I dymi, cholera! A jak dać gazu, to bolce sztukają, bo się wyrobili w buksach korzsztang. Trza zrucić głowicę i zobaczyć, jaki jest anzac na cylindrach. W karterze też pewnie szajs siedzi. Przy okazji naturalnie zobaczy się kuplong, bo się ślizga. Hebelki nie szprajsują, bo się pewnie sztyfty wyrobili. A może szpograt wyrobiony? Kto go wie?

Feluś stał, jak słup soli. Nic nie rozumiał, gdyż cała przemowa majsterka nie zawierała ani jednego zdania o kaflach, glazurze, lub blacie kuchennym. Dyskretnie kiwnąłem na przyjaciela. Podziękował majsterkowi, obiecał przyjechać później i... uciekliśmy.

Zajeżdżamy do drugiego zakładu. Na wywieszce od strony ulicy napisano: „Warstat reperacji samochodów i szejsowania". Tak, to tu! U starego Guzka, zwanego Pryszczem. Nie wiem, skąd to przezwisko, ale wiem, że stary ma opinię dobrego... moczymordy.

Felek nieśmiało pokazuje Eifelka i prosi o radę. Guzek chodzi znów dokoła, przygląda się, kopie w koła.

— Bo kto to, proszę pana, jeździ takim draństwem — zaznacza Guzek Pryszcz. — Ja rozumiem, mieć Fordzielca, ale takie g...? Przecie toto się już rozlata.

— A co mu brak? — pyta Felek.

— Jakto, nie wisz pan? To po co przyjeżdżasz pan do warstatu? Ale dobrze powiem panu.

— ?...

— Szenkie trza wybuksować. Bolce szenklowe wyrobili się i buksa dostali luzu, to i sztangi karosażu nie trzymają. A i szneka na segmencie nie najlepsza, gwint sie wyrobił. Trzeba go dać więcej w robotę.

— A mnie mówili... — przerwał nieśmiało Felek.

— Co tam panu mówili! Co mogli mówić? Nic nie mogli mówić! A jak mówili, to mówili źle. Ja wiem...

— ... że trzeba wyrzucić Eifelka? — zapytał drżącym głosem Felek.

— No nie! Zrobi się tylko remont generalny, rozmontuje się motor, poprostuje korbsztangi, da się nowe pierścienie, podłoży się podkładki, a może nawet i trza będzie ścisnąć tłoki... kto wie? Pakunki się zmieni, dobrze nasmaruje się je hermetykiem. A głowicę podszabruje się lekko...

— Co? — przestraszył się Felek, któremu po Powstaniu mieszkanie dokładnie „wyszabrowali".

— No co się pan dziwisz? Trza podszabrować głowicę, bo napewno krzywa. Wentyle przy okazji przeszmergluje się przy pomocy borrolki, bo ręką byłoby za długo. Tylko te dekle od wentyli trza zdjąć, a nie chce mi się ruszać karboratora...



— Czego, przepraszam?

— No, karboratora. Takiego cymbajsztyka, co w nim siedzą te cholerne żyglery...

— Zrobi się! Nie jest tak źle! To wszystko dlatego, że cepeen nową mieszankę benzynową sprzedaje. Ma ona, jak pan wiesz, bardzo dużo spirytusu, prawie sam spirytus i przez to jest za sucha. Tłoki wycierają się, a spirytus osadza się na cylindrach i nie pozwala na dobre oliwienie. Ale to nic, zrobi się, tylko z tym spirytusem...

Woleliśmy już nie czekać na koniec tych spirytusowych bredni. Umknęliśmy pod pretekstem, że spieszymy się na pociąg.

Podobnie było w czwartym i piątym „warsztacie". Proponowano nam prostowanie „kardana", zmianę „zymeryngów", stwierdzono brak „federszajbek" i „szplintów" aż wreszcie oświadczono, że „felgi" mają „rozborowane" otwory, które trzeba „zaszwejsować" i „przeborować" na nowo. Trudność tylko polegała na zrobieniu właściwej „gzymki". Ponieważ gwint na śrubach kół był rzeczywiście nieco uszkodzony, proponowano nam poprawienie go „sznajklubą", „to muterki będą wchodziły, jak masło".

Mój przyjaciel, Felek, obecnie artysta rewiowy, był zupełnie zgnębiony. Nie wiedział, co jest właściwie do roboty w samochodzie. Namówił mnie wobec tego, byśmy jeszcze pojechali do elektrotechnika.

Już jesteśmy! Grubszy „iskierka" wychodzi do nas. Wyciąga z kieszeni płaszcza druty z dwoma kolcami i dotyka pod maską silnika wszystkiego po kolei. Iskry sypią się, jak z tarczy szlifierskiej.

— Niedobrze — wyrokuje w końcu. — Kontakty zapalone. Federszajbka pod sztelśrubką zglijowała się od chicu i młoteczek w delku nie szprajsuje. A do tego dekiel delka okropnie rozpieprzony. Wcale nie pasuje do rotorka. I wałek luźny. Pewnie, że luźny, jak nie ma sztauferki, ani nawet kalemitki. Nie wiadomo, czy automat wogóle daje awans. Trzeba sprawdzić. Przyjedź pan jutro, bo dziś nie mam czasu. Muszę jeszcze zrobić jedne dynamo, w którem automat nawalił i jeden starter z nawaloną szajbą bendiksa. Rozumiesz pan?

Felek był teraz już całkiem wykończony. Cichym pokornym głosem poprosił o dolanie wody do akumulatora. Wyraźnie wody, a nie kwasu.

— Bo to, panie elektryk, podobno paruje tylko woda, a kwas pozostaje, — dowodził. — Kwas siarkowy, wie pan?...

— Pewnie, że wiem — oburzył się „iskierka". — A co pan myślisz, że zalzajer? Sprobój pan nalać zalzajera, a zobaczysz pan, jaki zrobi się kurszlus!...

Pojechaliśmy. Nie mogliśmy już wytrzymać w cuchnącej atmosferze obrzydliwej niemieckiej gwary, używanej tak chętnie przez mechaników samochodowych.

Jednak samochód wymagał rzeczywiście naprawy i to conajmniej średniej. Poradziłem więc ostatecznie Felkowi jeden z kilku poważnych, choć nieco droższych zakładów naprawczych samochodowych, gdzie niezwłoczne przystąpiono do naprawy silnika, spawania blach, regulacji przyrządu zapłonowego, zmiany sworzni i tulei zwrotnic, ustawienia rozstawu kół i innych prac naprawczych.

Nie mogłem jednak czekać na ukończenie naprawy. Pozostawiłem Felka w najbliższej knajpie, gdzie niezwłocznie zamówił „sałatkę z trybów" i „smażony bolec na towocie" zapijając to większym „szoferskim", a sam pobiegłem prędko do domu, by napisać na termin niniejszy felieton.

Felieton prawie... prawdziwy.

Witold Rychter



Wojsko przykłada wielką wagę do udziału swych zespołów w ogólnokrajowych imprezach sportowych. Mjr. M. Wasilewski jest stałym uczestnikiem tych imprez i osiąga doskonałe wyniki

SPORT

ROZWÓJ SPORTU MOTOROWEGO W ZSRR

Nieobecność zawodników radzieckich na wielkich imprezach międzynarodowych sportu motorowego mogłaby zmylić niejednego miłośnika motoryzacji i w konkluzji doprowadzić go do błędnego mniemania, że w ZSRR sport motorowy nie istnieje lub też rozwija się bardzo słabo. Cofnijmy się jednakże do lat wojny. Bohaterska walka Armii Czerwonej przeciw faszystom spod znaku swastyki oparta była na potężnej motoryzacji. Motoryzacji, która dzięki swej wysokiej jakości i doskonałemu opanowaniu sprzętu przez kierowców radzieckich, nie zawiodła w najcięższych warunkach drogowych i klimatycznych. Kadrę najlepszych kierowców wojskowych stanowili sportowcy. Oni to byli zwiadowcami, którzy zamienili konia na motocykl, oni sprostali trudnościom jazdy w górach Kaukazu i wśród bagien Polesia. Radziecki sport motorowy zasilił w przełomowych chwilach narodu armię w tysiące wspaniałych, doskonale wytrenowanych kierowców. Ilość wychowanków klubów sportowych w armii i osiągnięte przez nich sukcesy, które rozprzestrzeniły sławę motoryzacji Armii Czerwonej, świadczy o masowości sportu motorowego w ZSRR i właściwej linii wytycznej jego rozwoju. Właściwa jest również struktura organizacyjna sportu motorowego. Zamiast mało jednolitych klubów terytorialnych istnieją przy każdym zakładzie pracy sekcje motorowe, dysponujące własnym sprzętem oraz własnymi „salami motoryzacyjnymi", w których członkowie mogą uzupełniać wiadomości teoretyczne oraz uczy się kadra młodego narybku. Sekcje skupione są w kluby branżowo ujmujące kilka sekcji zakładów o jednakowym rodzaju produkcji. Szereg związków zawodowych posiada własne kluby motoryzacyjne. W ten sposób uzyskuje się właściwą masowość motoryzacji wśród ludzi pracy oraz doskonałą sprężystość organizacji klubowej, której naszym organizacjom terenowym brakuje. Nieliczne jednostki nie zrzeszone przy fabrycznych sekcjach motorowych należą do klubów terytorialnych, których pewna jakkolwiek nieliczna (w porównaniu z warunkami np. naszymi) ilość również istnieje.

Z zeszłorocznych wielkich imprez sportu motorowego należy wymienić w pierwszym rzędzie:

Mistrzostwa motocyklowe o tytuł mistrza ZSRR odbyte w „dniu tankistów" (patrz ZK Nr 1 i 2) na odcinkach 100 i 200 km dla mężczyzn i 100 i 50 km dla kobiet. Mistrzostwa łączyły wyścig szosowy wraz z bardzo trudnym biegiem terenowym. Tytuły mistrzów ZSRR uzyskali: E. Gringaut i Trochim (obydwaj z „Radna Rezerwa"), Kornew i Ozolin (obydwaj „Dynamo" — Moskwa), Bucin i Efremow z Sił Zbrojnych, Łukjanow z klubu „Moto-zawod".

W wielkim biegu terenowym w Alma - Ata na odcinkach 50 km dla mężczyzn i 25 km dla kobiet zwyciężyli: Selecki na motocyklu radzieckim „IŻ" — 350 w bardzo dobrym czasie 49:12.0 oraz M. Odencowa na motocyklu K-125 o pojemności 125 cm³ w czasie 27:39.0.

Mistrzostwa motocyklowe Republiki Turkmeńskiej odbyły się w Aszharabadzie. Zawody trwały cztery dni. W czasie mistrzostw zawodnicy „Dynama" startujący na motocyklach K-125, M1-A oraz IŻ-350 ustalili 7 nowych rekordów republiki. W biegu terenowym na trasie 100 km zawodnik Tokarew z klubu „Bolszewik" ustalił jadąc na radzieckiej maszynie K-125 świetnym czasem — 1:26:55.0 rekord Turkmenii dla 125-ek w biegu ternowym na 100 km.

Na mistrzostwach Rosyjskiej Republiki Radzieckiej zawodnik Szumilkin zaatakował dotychczasowy rekord ZSRR w biegu na odcinku 1 km jadąc na motocyklu własnej konstrukcji „Kometa 2" o pojemności 496 cm³. Wynik próby okazał się doskonały: Szumilkin stał się bezwzględnym mistrzem ZSRR osiągając czas 175,9 km/godz. Zakończenie sezonu sportu motorowego stanowiły wyścigi i popisy akrobatyczne, zorganizowane przez moskiewski Autoklub na stadionie „Dynama" w Moskwie, będące rokrocznym uczczeniem pamięci słynnego zawodnika i pioniera sportu motorowego w ZSRR Czigorina. Zawody cieszyły się wielkim zainteresowaniem, czego dowodem jest liczba 120 000 widzów.

W rezultacie zawodów pierwsze miejsce uzyskał zespół klubowy — „Trudowych Rezerw", którego trenerem jest E. Gringaut a mechanikami są: Czancew i Dimitriew. Drugie i trzecie miejsce zajęły zespoły: — „Torpedo" i „Biurowiec". Po zakończeniu zawodów przewodniczący Komitetu Kultury Fizycznej ZSRR Nikiforow wręczył zawodnikom medale i nagrody.

Artykuł mój obejmuje jedynie drobną część bardzo licznych imprez sportu motorowego w ZSRR. Pozwala jednakże wyciągnąć pewne wnioski mogące być cennymi dla organizacji polskiego sportu motorowego i naszej linii rozwojowej. Sądzę, że byłoby dobrze, gdyby nasze miarodajne czynniki sportowe zapoznały się bliżej ze strukturą organizacyjną sportu motorowego ZSRR, zapewniającą dzięki swej sprężystości (jednolity pion) i masowości realne podstawy rozwoju. Winniśmy również skorzystać z cennych doświadczeń ZSRR, które dyktują położenie specjalnego nacisku na biegi terenowe i to nie w rodzaju raidów na trasach kilkuset a nawet i kilku tysięcy kilometrów, lecz rzeczywiste pokonywanie trudnych odcinków terenowych o długości 50 do 100 km. Zawody tego typu będą z całą pewnością korzystniejsze tak dla zawodnika jak i ekonomii paliwa. Zapewnią przy tym sportowi motorowemu należyte stanowisko jako czynnikowi współpracującemu nad wzmożeniem obronności kraju przez przygotowanie kadr sportowców - żołnierzy.

Z. Wilamowski, kpt.



Zakopane, największy nasz ośrodek sportów zimowych, oprócz imprez narciarskich ma również w zimie imprezy motocyklowe. Obszerne sprawozdanie z motorowych wyczynów zamieścimy w następnym numerze „ZK".

Wyniki Raidu Monte Carlo

Najcięższy raid sezonu europejskiego pn. Rallye Monte-Carlo został ukończony. Odbyto próbę górską, która posegregowała 166 zawodników na mecie. Startowało 205, odpadło na trasie ok. 20% zawodników.

Jazda okrężna była bardzo ciężka. Mgła, lód, góry. 3 200 km bez odpoczynku — z przeciętną szybkością 50 km/godz.

Pod Monte-Carlo próba górska bardzo ciekawie pomyślana: okrążenie 16 km, podzielone na dwa etapy po 3 km. Zawodnikom przyznawano punkty dodatnie za szybkość na całości (wg formuły) i punkty karne na różnicę punktów (w dół lub w górę) na etapach 3-kilometrowych. Jeden etap szybki — płaski, drugi wolny o typie górskim z licznymi wirażami. Trasę przejeżdżano 3 razy. Pierwszy — próbny jednak z szybkością nie mniejszą niż 50 km/godz. Dwa okrążenia do obliczeń. Łamigłówka.

W y n i k i:

1. Para: Trevoux — Lesurque na Hotchkiss 3,5 ltr.. Start z Lizbony. (Pierwsze miejsce w ogólnej klasyfikacji po raz trzeci z rzędu).
2. Para: Worms — Monche również na Hotchkiss. Start z Monte-Carlo.
3. Dobry (Czechosłowacja) na na Bristolu. (Stracił 7 pkt. na próbie górskiej).
4. Potten (Anglia) na Allardzie.
5. Wharton (Anglia) na Ford-Pilot V8.

W poszczególnych kategoriach wyniki są następujące:

I. do 750 cc — Para: Angelvin, Simca — 570 cc.

II. do 1 100 cc — Rosier na malutkim wozie Renault-4 (760 cc), (na 26 startujących Rosier osiągnął rzeczywiście niezwykły wynik).

III. Do 1 500 cc Wise—na Jowett-Jowelin.

IV. Powyżej 1 500 cc Trevoux na Hotchkiss.

Puchar pań zdobyła Holenderka, Van Linburg, na Fordzie 3,9 ltr.

Don.

Sukcesy „Jawy" za granicą

Motocykle Jawa 250, eksportowane do wszystkich krajów świata, odniosły w 1948 roku szereg znakomitych sukcesów, nie tylko w Europie. Zwyciężyły w raidach w Brazylii, w Argentynie, w Transwalu, w Grand-Prix Cassablanki, w Peruwiańskim T. T., w M. M. M., i ostatnio w wyścigu terenowym w Johanesburgu. Jawy wykazały swe zalety w ciężkich raidach i wyścigach zyskując powszechne uznanie swą małą wagą, lekkością prowadzenia i doskonałym resorowaniem. *(R. I.).*

PODZIAŁ MIEJSC w KATEGORII ŻUŻLOWEJ

I. LIGA ŻUŻLOWA.

Drużynowy mistrz Polski na 1948 r.

1) PKM — Warszawa, w składzie: Wąsikowski 35 pnkt., Dąbrowski 30 pkt., Chlebicz 19 pkt. i rezerwa Brun Stan. 6 pkt. — razem 90 punktów indywidualnych i 11 punktów drużynowych.

Drużynowy wicemistrz Polski na 1948 r.

2) LKM — Leszno, w składzie: Olejniczak 32 pkt., Smoczyk 29 pkt., Przybylski 16 pkt., rezerw. Tomowiak 5 pkt. — razem 82 punkty indywidualne i 11 punktów drużynowych

3) „Olimpia" — Grudziądz, w składzie: Najdrowski 32 pkt., Zwoliński 26 pkt., Szałkowski 24 pkt., rez. Matczak 1 pkt. — razem 82 punkty indywidualne i 10 pkt. drużynowych.

4) KM Ostrów — 69 pkt. indyw. i 8,5 pkt. drużyn.

5) Motoklub Rawicz — 65 pkt. indyw. i 7,5 pkt. drużyn.

6) DKS Łódź — 59 pkt. indyw. i 6 pkt. drużyn.

7) GKM Gdańsk — 52 pkt. indyw. i 6 pkt. drużyn

8) „Okęcie" Warszawa — 50 pkt. indyw. i 6 pkt. drużyn.

9) Tramwajarz Łódź — 50 pkt. indyw. i 6 pkt. drużyn.

Wobec równej ilości punktów na czterech ostatnich miejscach kluby: DKS. Łódź, GKM Gdańsk, „Okęcie" Warszawa i Tramwajarz Łódź rozegrają dodatkowe spotkanie z dwoma klubami II Ligi Żużlowej, które znajdują się na 3 i 4 miejscu w tabeli swej Ligi. W wyniku tego spotkania dwa zwycięskie kluby wejdą do I Ligi, podczas gdy cztery pozostałe pozostaną w II Lidze Żużlowej.

II LIGA ŻUŻLOWA.

1) „Polonia" Bytom — 83 i 11 punktów.
2) RKM Rybnik — 76 i 11 punktów.
3) „Polonia" Bydgoszcz — 89 i 10 punktów.
4) „Pogoń" Katowice — 59 i 8 punktów.
5) „Legia" Warszawa — 65 i 7 punktów.
6) „Lechia" Poznań — 62 i 7 punktów.
7) CTCM Częstochowa — 58 i 6 punktów.
8) SSM Gdynia — 54 i 6 punktów.
9) Motoklub „Unia" — 41 i 5 punktów.

Dwa pierwsze kluby: „Polonia" Bytom i RKM Rybnik przechodzą do I Ligi. Natomiast dwa następne rozgrywają spotkanie dodatkowe z klubami I Ligi kandydującymi do spadku do II Ligi. Spotkanie to nastąpi dopiero w roku bieżącym i zadecyduje o przegrupowaniach w obu Ligach Żużlowych.

Również w roku bieżącym nastąpią mecze żużlowe o mistrzostwo indywidualne Polski. W ubiegłym sezonie nie mogły się one odbyć z powodu braku wolnych terminów. To też już z początkiem nadchodzącego sezonu oczekują nas spotkania najlepszych żużlowców polskich (sls).

CZY RAIDY SAMOCHODOWE SĄ POTRZEBNE?

Do zagadnienia potrzeby, czy zbędności raidów samochodowych należy podejść z trzech punktów widzenia:
1. sportowego,
2. techniczno - gospodarczego,
3. propagandowego.

1. Znaczenie sportowe.

Czynnikiem podnoszącym wartość jeźdźca - kierowcy i zmuszającym go do pracy, myślenia i bystrej orientacji, w celu osiągnięcia najlepszych wyników — jest współzawodnictwo.

O ile bowiem, w innych sportach przeważa kondycja fizyczna zawodnika, to w automobiliźmie „zespół" składa się z człowieka i maszyny, i musi być doskonale zgrany. U automobilisty gra mniejszą rolę strona fizyczna, a przede wszystkim strona myślowa i doświadczenie fachowe, aby swemu „towarzyszowi" — maszynie, dopomóc w razie potrzeby i dbać o jej „kondycję" mechaniczną.

Raid samochodowy jest nie tylko sprawdzianem wartości technicznej pojazdu; lecz również sprawdzianem fachowości kierowcy, jego umiejętności w jeździe, zaradności i orientacji w trudnych warunkach drogowych.

Sport automobilowy w Polsce ma już za sobą ok. 35 lat istnienia. Był więc pomimo braku własnego przemysłu, jednym z pionierów sportu.

Wielu wybitnych fachowców, którzy obecnie w naszej motoryzacji pracują, nabrało rutyny właśnie przez udział w raidach. Są to bowiem doświadczenia, których żadna teoria dać nie może.

2. Znaczenie techniczno - gospodarcze.

Sport automobilowy zmusza większość doświadczonych zawodników do zmian w posiadanych pojazdach, aby usprawnić je odpowiednio do zadań i warunków drogowych raidu.

Tabor samochodowy za rządów sanacji w Polsce przedwrześniowej, bezkrytycznie importowany z różnych krajów, na pewno kształtowałby się zupełnie inaczej, co do typów i mocy, gdyby mogły wziąć udział w raidzie okazowe i seryjne modele. A wtedy, jakże znamiennym i ciekawym byłoby — gdyby część tych standartowych wozów bez specjalnych przygotowań kierowana była przez kierowców wytwórcy, a część przez czołowych, doświadczonych w raidach polskich kierowców, którzy by przed tym wozy te usprawnili według własnego doświadczenia i zastosowali adaptacje, jakich wymagają nasze warunki drogowe.

Wówczas dopiero dostawca powinien dać takie wozy, jakich użytkownik u nas potrzebuje.

Ostatni XIV. Raid Międzynarodowy, dał dowód, że wozy o reklamowanej sławie wykazały u nas techniczne niedomagania, a inne znów nie były tymi standartowymi modelami, jakie importuje się w wielkich ilościach, lecz specjalnie przygotowanymi wozami dla wywołania efektu.

Toteż zamierzenia importowe muszą być poprzedzone przez eksperyment tegorocznego raidu, ze wszystkimi próbami, kiedy to pojazd musiał wykazywać wytrzymałość, sprawność, zwrotność itp. W ten sposób rynek nasz zasiliłby się wozami naprawdę użytkowymi, a skarb państwa oszczędziłby wielkich sum na imporcie części zamiennych. Poza tym obsługa skoncentrowałaby się, i to w dodatnim znaczeniu, na kilku, a nie kilkunastu typach samochodów.

3 Znaczenie propagandowe.

Stwierdzono niejednokrotnie, że sport stał się najlepszym rzecznikiem propagandowym dla każdego narodu i państwa.

Polski sport automobilowy posiada już swoje znaczenie w Europie. Dla Polski rezerwuje się termin corocznego Raidu w Międzynarodowym Kalendarzu Sportowym.

Impreza polska, jako specyficznie turystyczno - sportowa, jest szeroko propagowana przez Międzynarodową Federację Automobilową. Regulaminy Raidu Polskiego rozsyłane są do wielu krajów Europy. Liczne zapytania zzagranicy dają dowód, że zainteresowanie, a szczególnie wśród wytwórni samochodów, które radeby zademonstrować swe pojazdy na rynku polskim, jest duże. Liczny udział zawodników czechosłowackich w ostatnim XIV. Międzynarodowym Raidzie dał dowód takiego zainteresowania. Wśród 27 zawodników obcych — było 14 maszyn, które stanowiły wybitne zespoły fabryczne, jednak 13 zawodników miało charakter prywatno - sportowy, a właśnie ci, zachęceni organizacją, przyjęciem, poznaniem Polski, i wynikiem Raidu, ściągną na przyszłe zawody jeszcze liczniejszy zespół zawodników. Ci goście zagraniczni głosić będą to, co widzieli: piękno naszego kraju oraz tempo pracy w odbudowie Polski.



Ekipa czeskich automobilistów na XIV Międzynarodowym Raidzie w Polsce

*

Na zakończenie zreasumujmy wypadki samochodowe, jakie miały miejsce w roku ubiegłym na szosach i w miastach i zastanówmy się, czy większości z nich można by uniknąć, a życie ludzkie i całość sprzętu mogła być zachowana, gdyby kierowcy tych wozów odbyli zaprawę w zawodach raidowych, względnie jakimś konkursie sportowym?

Mówi się o oszczędzaniu materiałów pędnych i dlatego zawody sportowe samochodowe są źle widziane. A jakież olbrzymie sumy kosztuje naprawa wozów, kierowanych przez źle wyszkolonych kierowców, którym nie zwrócono uwagi na właściwe postępowanie i umiar, na karność, i nie nauczono ich przewidywania skutków lekkomyślnej jazdy.

inż. W. Zeydowski
sekr. gen A. P.

MOTOCYKLOWE ABECADŁO

AJS" wypuściła bardzo szybką wyścigówkę 500 ccm, która poważnie zagraża dotychczasowej supremacji „Nortonów". Ostatnio AJS 500 dosiadana przez Monnereta, Westa i Grahama pobiła na torze Montlhéry we Francji 18 rekordów światowych na dłuższych dystansach i wielogodzinnych. Nic dziwnego, że nasz Jerzy Mieloch zamówił sobie nową AJS!

BRUN STANISŁAW zajął 11 miejsce w konkursie na najlepszego sportowca Polski ogłoszonym przez warszawski „Przegląd Sportowy". Wysokie to miejsce motocyklisty wśród stukilkudziesięciu najlepszych sportowców Polski jest dowodem uznania dla wyników Bruna, no i... dowodem rosnącej z każdym dniem popularności sportu motocyklowego!

CAVANNA GINO ustanowił na włoskiej 125-tce „Mondial" szereg nowych rekordów świata. Na 1 km ze startu lotnego uzyskał on doskonały wynik 130,104 km na godz., zaś na 1 milę ze startem lotnym 127,108 km na godz.

DĄBROWSKI JERZY będzie mógł już w tym roku odstawić do lamusa swego wysłużonego przedwojenego „Nortona". Jego koledzy klubowi z PKM postanowili zakupić wspólnie „Jubileuszowego Nortona" dla uczczenia XXV-lecia klubu. Na tym właśnie nowym „Nortonie" 500 ccm jeździć będzie Dąbrowski w nadchodzącym sezonie.

ETTMULLER — prezes jednego z klubów motocyklowych szwajcarskich, wystąpił w obronie niemieckich zawodników, żądając dopuszczenia ich do motocyklowych zawodów międzynarodowych. „Mecenasa" b. SS-owców zapraszamy do Oświęcimia!

FN — znana belgijska wytwórnia motocykli, wystawiła na tegorocznym salonie w Brukseli ciekawe modele 250, 350 i 450 ccm, z oryginalnie rozwiązanym resorowaniem, przedniego koła, określonym „roue tirée". Widelec jest nieresorowany, natomiast koło połączone jest z nim za pośrednictwem wahliwych drążków poziomych, resorowanych paskami gumowymi.

GRAND PRIX POLSKI" umieszczone zostało w międzynarodowym kalendarzu sportowym FICM pod datą 3 lipca 1949 r. Ponieważ w tym dniu odbywa się w Europie tylko jeden wyścig międzynarodowy w Belgii, spodziewać się możemy licznego udziału kierowców zagranicznych.

HENEK JAN z katowickiej „Pogoni" jest najmłodszym mistrzem Polski w historii naszego sportu motocyklowego. Nowokreowany mistrz w kl. do 125 ccm wyścigowej liczy sobie lat siedemnaście!..

INDIAN — popularna niegdyś w Polsce marka motocyklowa zaprezentowała na wystawie brukselskiej trzy nowe modele z silnikami bocznozaworowymi 1200 ccm. Koła o potężnych gumach 500x16 — tylne resorowanie teleskopowe.

JANKOWSKI JERZY („Polonia" —Bytom) sprzedał swą szybką żużlówkę Rudge 500 ccm swemu koledze klubowemu Paluchowi, a sam zamierza w br. startować przede wszystkim w wyścigach ulicznych i szosowych. Na razie przygotowuje w „Hucie Ludwików" 5 motocykli rajdowych „SHL" 125 ccm, które zobaczymy wiosną na starcie!

KOMETA" to sowiecki motocykl 500 ccm, na którym zawodnik Szmilkin uzyskał w ubiegłym sezonie bardzo dobrą szybkość 175,953 km na godz. na 1 km ze startu lotnego!

LESZCZYŃSKI KLUB MOTOCYKLOWY, w którego barwach startuje między innymi, czołowy żużlowiec Polski — Smoczyk, może się poszczycić najliczniejszą drużyną żużlową. W ubiegłym sezonie motocykliści LKM potrafili startować jednego dnia na dwóch frontach i... zwyciężać!

MOTOCYKL" — tak nazywać się będzie nowe czasopismo czechosłowackie, którego pierwszy numer ukazać się ma już w najbliższych tygodniach. Będzie to obok „Svet Motoru" i „Auto" trzecie motorowe pismo, wydawane w Czechosłowacji.

NAGENGAST MICHAŁ („Unia") jest od roku 1931 rekordzistą motocyklowym Polski. Jego rekord 150,959 km na godz. utrzymuje się od wielu lat. Być może w tym roku dojdzie do skutku zapowiedziana od dwóch lat próba bicia rekordów Polski!

OGAR", „Jawa", „CZ" i „Manet" znane motocykle czechosłowackie były najtańszymi motocyklami w swych klasach spośród wystawionych na londyńskiej wystawie w Earls Curt. „Manet" 90 ccm kosztuje zaledwie dwie trzecie tego, co angielski „Sun" 98 ccm.

POLSKI ZIĄZEK MOTOCYKLOWY zwołał Walne Zebranie członków na 6 marca br. Ustępujący Zarząd będzie mógł poszczycić się pięknymi wynikami pracy: zwycięstwo w MMM, 4 wygrane mecze żużlowe międzynarodowe, stworzenie I i II Ligi Żużlowej, sprowadzenie 6 „Nortonów" i 8 „Martin-JAP'ów"— to doprawdy nie mało!

RYBNICKI KLUB MOTOCYKLOWY ustanowił w roku 1948 swoisty rekord organizując na miejscowym torze żużlowym mecz „Rybnik — Trzyniec (CSR)", dwa mecze II Ligi Żużlowej oraz dwa wyścigi w ramach Obozu Treningowego PZM. Ponadto zorganizował RKM w dniu 22 lipca br. propagandowy wyścig szosowy. Brawo Rybniczanie!

SVAZ MOTORISTU CSR" — taką nazwę ma przyjąć Autoklub Republiky Ceskoslovenske. Zreorganizowany AKRCS oprzeć ma swą działalność przede wszystkim na motocyklistach, których w Czechosłowacji przybywa rocznie 30 000!

TYFON" to motocykl szwedzki 200 ccm. Budowany ma być na eksport do Ameryki Południowej. Przed wojną budowali Szwedzi doskonałe motocykle „Husquarne". Na 500-tce wyścigowej tej marki startował Szwed Karlson w „Grand Prix Polski" w r. 1938.

UNIA" — to najliczniejszy w Polsce klub motocyklowy. Skupia on ok. 300 członków w 30 własnych oddziałach znajdujących się na terenie woj. poznańskiego, a nawet i dolnośląskiego.

„Centrala" Unii znajduje się w Poznaniu i zorganizowała w ubiegłym sezonie I. powojenny „Grand Prix" Polski.

WALTER JÓZEF — jeden z pionierów czechosłowackiego przemysłu motocyklowego ukończył 75 lat życia. Walter zaczął budować swe motocykle w roku 1901. Maszyny jego konstrukcji były jednymi z pierwszych motocykli słowiańskich na świecie.

ZAKOPIAŃSKI TKM, który w ub. roku wykazywał mniejszą niż zwykle ruchliwość, ma na ten rok piękne plany: clou sezonu motocyklowego w Zakopanem stanowić będzie VII Raid Tatrzański, organizowany w br. po raz pierwszy samodzielnie przez Tatrzański Klub Motocyklowy. *(Pik)*

Jak opowiadał jeden z wtajemniczonych, wg. programu zabawy pierwszy przewodniczący miał ją otworzyć tańcząc w pierwszym walcu w pierwszą parę, z pierwszą żoną pierwszego przodownika pracy. Niestety okazało się, że pierwsze było tango, a pierwszy przodownik jest kawalerem.

Pewien jubilat skarżył się głośno, że na dyplomie „zagubil:“ mu dziesięć lat pracy zawodowej. Twierdził z uporem, że ma już za sobą 35, a nie 25 lat działalności. Mimo tego żalu, wytrwale stał się w kilku ogonkach, by dostać dyplom dla okazania go w domu żonie, która tylko pod tym warunkiem wypuściła go z domu.

Swoisty jubileusz obchodził jeden z filarów PZM, który głośno oświadczył, iż mija 25 lat jak nie siedział na motocyklu mimo, że w tej gałęzi sportu ma dziś dużo do powiedzenia.

...Jadąc po świecie

Opieka nad reżimem generała Franco trwa. Wielka Brytania nie zapomina o entuzjastach faszyzmu, eksportując rocznie do Hiszpanii 5 tysięcy samochodów osobowych i 3 tysiące samochodów ciężarowych.

*

I w dalekiej Australii powojenne stosunki gospodarcze nie układają się najlepiej. Ze względu na brak dolarowych dewiz rząd australijski wydał dekret o obniżce przydziałów benzyny o 20 proc. Już teraz nikt nie daje na kredyt.

*

Przydział materiałów pędnych wprowadziła również Szwecja na terenie całego kraju. Jedynie goście zza granicy, zwiedzający kraj, mogą jeździć ile tylko dusza zapragnie, a silnik wypije.

*

Niemieckie „Volkswageny“ mają spłacać koszty utrzymania Bizonii swemu amerykańskiemu protektorowi? A więc za samochody niemieckie odżyją... fabryki baronów przemysłowych. Nic nowego pod słońcem!

*

Prasa japońska podała, że w Hiroszimie wybudowany został specjalny tor dla wyścigów motocyklowych. Tor już jest! A motocykle, czy napędzane będą energią atomową? — jeszcze nie wiadomo.

*

Zdemobilizowani w Szwajcarii mogą zakupić na własny użytek pojazd mechaniczny, na którym odbywali służbę. O ile jednak motocyklista nie będzie miał z tym kłopotu, to jak obdzielić załogę 10-tonowego ciągnika?

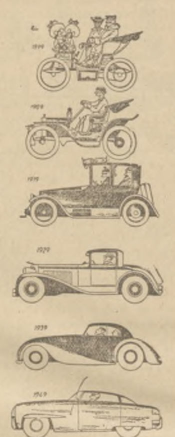
*

Supertechnika Amerykańska



Taksówkarz: Prosiłem nie trzaskać drzwiami.

6 KONKURSÓW PIĘKNOŚCI



Co 10 lat jeden konkurs piękności samochodu to niewiele. Prezentujemy laureatów z ostatniego 60-ciolecia. Modeli z okresu wcześniejszego i późniejszego (fantazja) nie zamieszczamy, ze względu na osłabione wojną nerwy Czytelników.

TO i OWO MOTOCYKLOWE i SAMOCHODOWE

PRAWIDŁOWA ODPOWIEDŹ 1 KONKURSU BŁYSKAWICZNEGO — „Z G A D N I J“!

1) **Triumph — mod. Twin 500**
2) **Harley — mod. 750 ccm.**
3) **HRD — mod 1000 ccm.**
4) **DKW — mod. SS 250 ccm.**

Zmiana warty



1. Pracuje 80 koni.
2. — — —
3. Pracują 3 konie

Od Redakcji

Wobec stale ponawianych próśb postanowiliśmy uruchomić „dział handlowy“ w naszym piśmie. Dział ten pozwoli jednocześnie zorientować się Czytelnikom w najpilniejszych potrzebach i bolączkach rynku samochodowo - motocyklowego.

Kupno — Sprzedaż — Wymiana

Kupuję złom i stare żelazo. **Sprzedaję** maszynki do mięsa na czterech kołach. Zgłoszenia pod: „Zawsze świeża rąbanka z kierowcy“.

*

Sprzedam pilnie lub **zamienię** wyścigowy model „FORD 1920 rok“ (samochód nietypowy). W zamian może być nawet hulajnoga. Oferty sub „Korzystna transakcja“.

*

Mam „Gazika“ — **szukam** gaźnika. Wiadomość dla Kazika.

*

Dokupię do mego samochodu marki „HOpla“ brakujące 10 dkg. kompresji. Uwaga! Towar tylko w opakowaniu. Firma LIPA i Ska.

*

Akumulatory samochodowe gwarantowane z pierwszej ręki **sprzedaję.** Ceny — jak darmo. Marka fabryczna „Przed użyciem wstrząsnąć“!

...BO STYGNIE ZUPA
czyli dyrektor z prawem jazdy

Przeważnie o godzinie drugiej. Czasem jednak o pierwszej lub dwunastej. To zależy od dnia (parzyste — nieparzyste), a może i od pogody. Wewnętrzny dzwoni bardziej donośnie niż zwykle. Wystraszony kierownik referatu chwyta za słuchawkę i zaraz można poznać (głęboki ukłon!), że to dzwoni ON. Kto — ON? Jakto Zrozumiałe! Dzwoni DYREKTOR D.... (głęboki ukłon!): Że właśnie sprawa pilna. Że to z konferencją czekają. Że natychmiast. Że Chevroletą. Że ja.

Zabieram więc książkę wozu. Wypełniam gdzie co należy: Mejscowość, stan licznika, nazwiska — tu z kim jadę, tu znowu moje (kierowcy). I po chwili czekam z wierną Chevroletką spokojnie przed wyjściem.



Niestety nikt nie wychodzi. DYREKTOR D . . . . (głęboki ukłon!) nie zjawia się. Mija 10, 20, 30 i 5 minut. Wtem jest! Wpada ze schodów wprost na siedzenie samochodu z rozwianym plikiem papierów i włosem — łącznie 105 kg. żywej wagi (głęboki ukłon!).

— Jedziemy?

Tak, ale nie wszyscy. Bo właśnie dziś jest wyjątkowy dzień (parzyste — nieparzyste). I że tak późno. Że ja (kierowca) mogę nie zdążyć do stołówki na obiad, to była by wielka szkoda dla mnie.

A przed chwilą telefonowano znowu po DYREKTORA D . . . . (głęboki ukłon).

— Co, ta konferencja?

Nie. Konferencja odłożona. Telefon był z domu. DYREKTOR D . . . (głęboki ukłon!) musi jechać. Musi jechać, bo . . . zupa stygnie. Pojedzie więc sam. To potrwa najwyżej 5 minut. Niedłużej. Zje obiad i zaraz wróci.

A ja strasznie tego nie lubię. Nawet mi nie żal tej dyrektorskiej zupy — która już na pewno wystygła. I nawet nie żal mi tego chleba, zabranego mnie, staremu kierowcy przez konkurentá-dyrektora z prawem jazdy. Chodzi mi tylko o wóz. Widzę przecież, że już trochę zapomniał DYREKTOR D . . . . (głęboki ukłon!), jak kiedyś własną motoryzacją jeździł na zupę, gdy mu się tak bardzo spieszyło. Dlatego boli mnie serce. Chevroletka szarpie swoje stalowe nerwy (i silnik, i sprzęgło).

Tak. Ja bardzo tego nie lubię. Już pojechał. Wróci — owszem. Tylko nie za 5, a za 125 minut. Zostałem sam.

Może teraz napiszę ten felieton i apel do naszych władz, aby wszystkim OB. DYREKTOROM (głęboki ukłon!) w godzinach służbowych... zabierać prawa jazdy.

Już niech im lepiej zupa stygnie.

strz.

2. KONKURS BŁYSKAWICZNY—„ZGADNIJ“



Tym razem poprostu:

Co to jest za „maszyna“? Ma silnik. Ogumione koła (ile?). Przeznaczenie: s p o r t!

Za pierwsze trzy trafne odpowiedzi Redakcja „ZK“ przeznaczyła 3 bezpłatne kwartalne prenumeraty naszego pisma. A więc czekamy. Kto pierwszy — ten lepszy.

Odpowiedzi na adres: Redakcja „Za Kierownicą“ Warszawa, ul. Filtrowa 2/4, pokój 412

Transportowcy budują piramidę Heop-sasa
(zajezdnie samochodowe z czasów Faraona)

W dalszym ciągu swego popularnego wykładu wprowadza nas uczony „pekaselog“ Alojzy Pośpiech w epokę największych osiągnięć pewnej znanej, lubianej i głęboko cenionej instytucji komunikacyjno - doświadczalnej. Epokę tę charakteryzuje monumentalne budownictwo w zakresie wszelkiego rodzaju zajezdni, stacji samochodowych i dworców. Ich ślady do dziś dnia nie starły się jeszcze z powierzchni ziemi i nie zatarły w pamięci ludzkiej. Tylko dzięki hosłu: „Nie tylko wozić — ale i nosić!“ — powstały te wspaniałe zajezdnie.

A sprawa nie była prosta. Cegiełki, można powiedzieć, nie były najmniejszych wymiarów. Zatem o przekroczeniu normy nie mogło być mowy. Sprawę utrudniał też brak ludzi w transporcie towarowym. W tych czasach bowiem, jak zdecydowanie stwierdził mistrz Pośpiech, większa część „tansportowców“ zatrudniona została w rodzinie Faraonów. Dlatego obłok zadumy otacza czoło naszego mistrza, gdy wspomina stosunki panujące w tej epoce.



To wszystko nie sprzyjało rozwojowi samej komunikacji. Dlatego staroegipski transport opierał się, jak to widać wyraźnie, na indywidualnych zdolnościach personelu. Nie silniki, a silni obsługiwali linie komunikacyjne. Zarówno w ruchu towarowym, (budulec na zajezdnie!), jak przede wszystkiem w ruchu osobowym oddanym na użytek Faraoniaków.

Czy istniały już w tych czasach linie autobusowe?— zapyta może niejeden ciekawski.

Odnośnie tego zagadnienia mistrz Alojzy Pośpiech obiecał unieść rąbek tajemnicy dopiero w następnym swoim wykładzie, który zatytułował: „Podróż nad brzegami Nilu“.

A więc poczekajmy.

Lest.

ZA KIEROWNICA

„Za Kierownicą“ — Wydawnictwo MON „Prasa Wojskowa“. Redaktor naczelny Wilamowski Zbigniew. kpt. Układ graficzny Niesterowicz Mieczysław. Adres redakcji: Warszawa ul. Filtrowa 2/4, pok 422. tel. 89400, wewn. 172. Administracja Warszawa, Al. Jerozolimskie 55. Druk. Z. G. P. W. Nr 1. Nr zam. 330. B-71267